

## Wie fahrradfreundlich ist Würzburg?

### **Ergebnis der gemeinsamen Umfrage von VCD, ADFC und der Agenda 21 Würzburg im Rahmen der Aktion Stadtradeln 2013**

VCD, ADFC und die Lokale Agenda 21 haben im Rahmen der Kampagne Stadtradeln von Mai bis Oktober 2013 eine Umfrage unter Würzburger Radlerinnen und Radlern durchgeführt. Ziel der Umfrage war, die Häufigkeit und den Grund für die Fahrradnutzung, allgemeine Einschätzungen zum Radverkehr in Würzburg sowie Angaben zu den am häufigsten gefahrenen Strecken zu erfahren. Darüber hinaus wurde um Lob und Kritik für das Radfahren in Würzburg gebeten.

Auf den folgenden Seiten findet sich eine detaillierte Betrachtung der Ergebnisse der Umfrage. Neben allgemeinen Kritikpunkten finden sich dort auch konkrete Hinweise auf Problemstellen. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass nicht alle Aussagen, Wünsche und Anregungen, die die Umfrage hervorgebracht hat, die Meinung von VCD, ADFC und Agenda 21 widerspiegeln. Alle Ergebnisse und Kommentare der Teilnehmer können in der Umweltstation eingesehen werden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Würzburger Radverkehrsnetz und die Würzburger Radverkehrspolitik bei den Alltagsradlern eine ganze Reihe an Wünschen und Verbesserungen hervorruft. Insbesondere die Ungleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer zu Gunsten des motorisierten Verkehrs führen in vielen Bereichen zu einer Benachteiligung von Fußgängern und Radfahrern. Hier wünschen sich die Teilnehmer der Umfrage Regelungen und Maßnahmen, die allen Verkehrsteilnehmern ein schnelles, umwegefreies und sicheres Vorankommen ermöglicht.

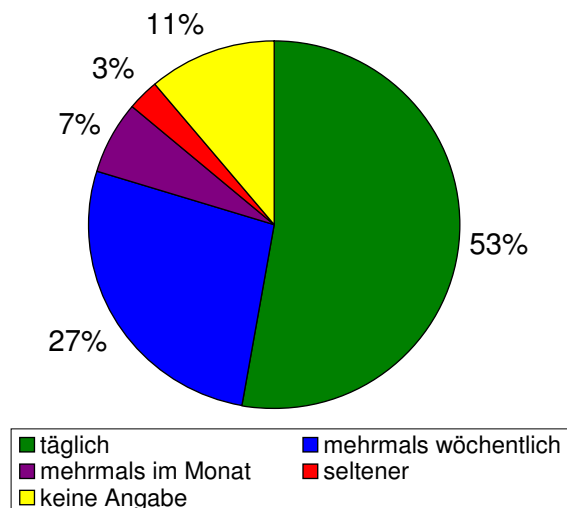
VCD, ADFC und Agenda 21 fordern daher eine zügige Verbesserung der Situation. Dies ist an vielen Stellen ohne großen finanziellen Aufwand möglich (z.B. Änderungen bei Ampelschaltungen, Markieren von Aufstellflächen für Radfahrer, Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung, von Beginn an Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs bei Planungen), bedarf aber einer konsequenten und zeitnahen Umsetzung.

Zudem wird eine Aufstockung des Radverkehrsetats bei den anstehenden Haushaltsverhandlungen gefordert, um zum Beispiel eine sichere Radverkehrsanbindung der Stadtteile Versbach und Lengfeld umgehend zu gewährleisten. Außerdem sollte eine Kampagne für ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum durchgeführt werden.

## Auswertung der Umfrage „Wie fahrradfreundlich ist Würzburg?“

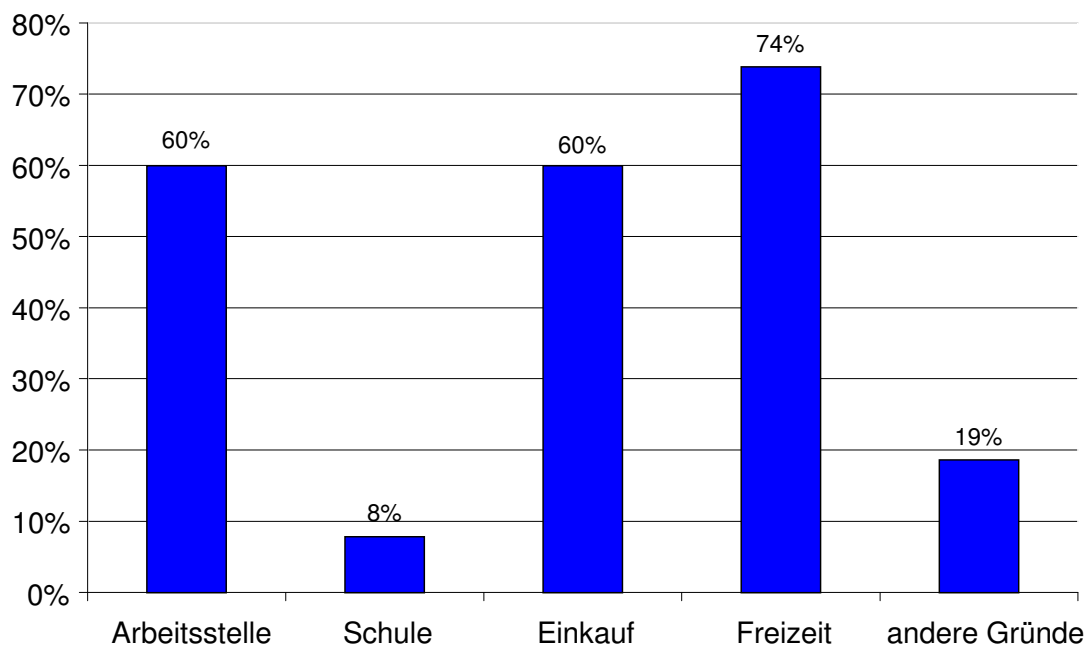
Insgesamt nahmen 853 Personen an der Befragung teil.

80 % der Umfrageteilnehmer können als Alltagsradler bezeichnet werden, da sie mehrmals wöchentlich oder sogar täglich ihr Fahrrad nutzen (siehe Abb. 1).



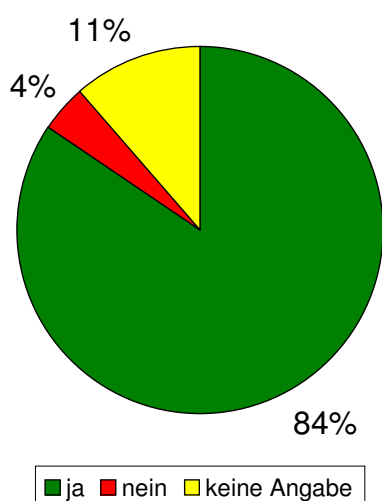
**Abb. 1: Umfrageergebnis zur Häufigkeit der Fahrradnutzung**

Das Fahrrad wird vor allem für Freizeitaktivitäten (74 %), für die Fahrt zum Arbeitsplatz, zur Schule (gemeinsam 68 %) oder zum Einkaufen (60 %) genutzt (siehe Abb. 2).

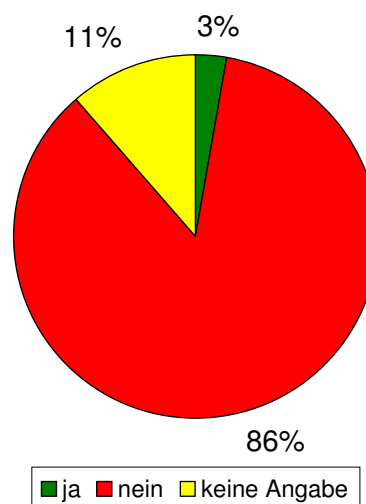


**Abb. 2: Umfrageergebnis zum Ziel oder Grund der Fahrradnutzung (Mehrfachnennungen waren möglich)**

84 % der Befragten sind davon überzeugt, dass mehr Bürger ihre Wege mit dem Rad zurücklegen würden, wenn die **Infrastruktur für den Radverkehr in Würzburg** besser wäre (siehe Abb. 3). Eine ähnliche Anzahl der Radler/innen (86 %) ist der Meinung, dass in Würzburg **nicht genug für die Förderung des Radverkehrs** unternommen wird (siehe Abb. 4).

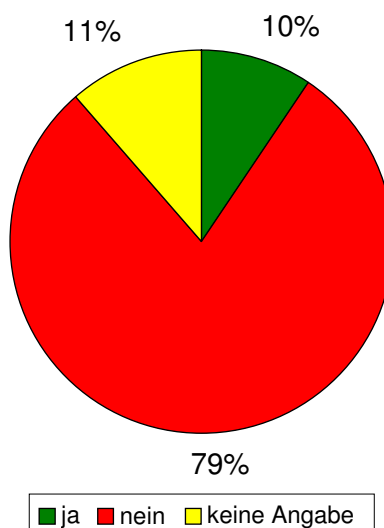


**Abb. 3: Umfrageergebnis zur Frage, ob eine bessere Fahrradinfrastruktur zu mehr Radverkehr in Würzburg führen würde.**



**Abb. 4: Umfrageergebnis zur Frage, ob genug für die Förderung des Radverkehrs getan wird.**

79 % der Umfrageteilnehmer sind der Meinung, dass in Würzburg die **Verkehrsteilnehmer nicht gleichberechtigt** sind (siehe Abb. 5). Insbesondere Fußgänger und Radfahrer aber auch Rollstuhlfahrer fühlen sich gegenüber dem motorisierten Verkehr benachteiligt.



**Abb. 5: Umfrageergebnis zur Frage, ob alle Verkehrsteilnehmer in Würzburg gleichberechtigt sind.**

## **Lob, Kritik und Visionen zum Radverkehr in Würzburg**

Nachstehend finden sich die Äußerungen der Teilnehmer, die am häufigsten genannt wurden und daher einer genauen Betrachtung, Weiterentwicklung und Verbesserung bedürfen.

### **Positive Bewertungen:**

- Folgende Strecken erhielten Lob und Zuspruch:
  - Mainradweg (nur in den Jahreszeiten ohne Schnee und Eis)
  - Strecke vom Zollhaus nach Heidingsfeld
  - „Teststrecke“ am Ludwigkai
  - neuer Abschnitt am Röntgenring (außer der Ampelschaltung)
  - Teilstrecke im Rottenbauerer Grund (leider nicht zu Ende geführt)
  - neu asphaltierter Radweg entlang der Mergentheimer Straße
  - Radstrecke von Estenfeld nach Lengfeld und von Kürnach nach Würzburg
- Viele begrüßen auch, dass das Fahren in der Fußgängerzone erlaubt ist.

### **Kritikpunkte:**

- **Keine sinnvoll konzipierten Verkehrsregelungen und Wegführungen für den Radverkehr im gesamten Stadtbereich – es fehlt ein „klares Gesamtkonzept“**

In erster Linie werden nicht nur in der Innenstadt (rot-)markierte Radspuren, gut erkennbare Wegführungen und Beschriftungen vermisst sondern auch eine eindeutige Markierung für die gleichzeitige Nutzungsberechtigung auf Gehwegen für Radfahrer und Fußgänger.

Durch die mangelnde Kennzeichnung können zum Beispiel Autofahrer schnell übersehen, dass zum Beispiel in der Karmelitenstraße oder in der Eichhornstraße das Radfahren in Gegenrichtung erlaubt ist.

Viele Radfahrer/innen wünschen sich mehr autofreie Straßen in der Innenstadt  
Vorschläge: Theaterstraße, Semmelstraße, Augustinerstraße oder Sanderstraße.

Als Vorbild für die Förderung des Radverkehrs in Würzburg werden Städte wie Freiburg, Regensburg, Nürnberg, Dresden, Augsburg und Göttingen genannt.

- **Radwege enden plötzlich „im Nichts“**  
Eine große Anzahl der Befragten beklagen, dass die wenig vorhandenen Radwege meist unvermittelt auf Gehwegen, an Fußgängerüberwegen, an Ampeln oder auf der Straße enden (z. B. Rennweg Richtung Oeggtor, in der Leistenstraße, Erthalstraße, Annastraße, Nürnberger Straße und am Kranenkai). Dabei wird im Besonderen bemängelt, dass es fast keine Einfädelspuren geschweige denn Linksabbiegerspuren oder Standstreifen vor den Ampeln gibt (z.B. auf der Balthasar-Neumann-Promenade (Höhe Residenz) oder in der Saalgasse Richtung Zeller Straße). Insgesamt

existieren lediglich drei Aufstellflächen an Ampeln für Radfahrer in der Innenstadt.

- **schlechtes Vorankommen durch Ampelschaltungen, die nur auf den Autoverkehr abgestimmt sind**

Radfahrende haben kaum eine Chance auf längeren Strecken durchgehende Grünphasen zu erwischen (z.B. ab Friedensbrücke Richtung Bahnhof oder zum Berliner Ring). Viele Radler/innen fragen nach: „warum ist es, wie in anderen Städten, in Würzburg kaum möglich, Fahrradampeln aufzustellen?“ Kritisiert wird außerdem, dass es eine Reihe von Bedarfsampeln gibt, die Fußgänger und Radfahrer benachteiligen und ein zügiges Vorankommen ohne Not behindern (z.B. Leistenstraße, Sanderglasisstraße, Randersackerer Straße Höhe Felix-Dahn-Straße).

- **kinder- und familienunfreundliche Radverkehrssituation**

Für Kinder und Familien stellt sich das lückenhafte Würzburger Radverkehrssystem nicht nur als schwierig sondern auch gefährlich dar. Viele Eltern lassen daher ihre Kinder nicht mit dem Fahrrad fahren. Besonders diese Gruppe fordert deshalb Tempo 30 in der Innenstadt.

- **Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrende**

In Würzburg gibt es nach Meinung vieler Befragter genügend Einbahnstraßen, die breit genug wären, um sie für den Radverkehr in der Gegenrichtung freizugeben (z.B. Kaiserstraße, Theaterstraße, Domerschulstraße, Jägerstraße, Münzstraße).

- **Bordsteinabsenkungen**

Auf Gehwegen, die sich Radfahrer und Fußgänger teilen müssen, sind sehr oft keine Bordsteinabsenkungen vorhanden. Dies stellt auch für die Rollstuhlfahrer ein großes Hindernis dar.

- **schlechte Bedingungen auf den Brücken Würzburgs**

Die Teilnehmer der Umfrage äußerten sich sehr unzufrieden über die Fahrradsituation auf den Mainüberquerungen.

- Als besonders schwierig und lebensgefährlich wird die **Löwenbrücke** eingestuft. Viele Radfahrende sind sehr verunsichert und „wissen nicht, wie sie sich auf dieser Brücke am besten verhalten sollen“. Die unübersichtlichen und umständlichen Zufahrten auf die Löwenbrücke erschweren den Radverkehr zusätzlich. Eine große Anzahl der Betroffenen plädiert für eine jeweils einspurige Autofahrbahn, die Absenkung der Gehwege und für eine Fahrradspur in jede Richtung.
- Bemängelt wird ebenfalls der gemeinsame Geh- und Radweg auf der **Friedensbrücke** (Richtung Bahnhof). Hier vermissen die meisten eine eingezeichnete Radspur, die den Fußgängern die legale Anwesenheit von Radfahrern vermittelt.

- Das gleiche gilt für den **Sebastian-Kneipp-Steg**. Hier wäre allerdings nach Meinung vieler Personen eine separate Fahrradbrücke die beste Lösung. Die Absperrungen am Ende der Brücke werden als überflüssig und hindernd für alle Nutzer empfunden.
  - Des Weiteren wünschen sich viele Leute eine deutliche Kennzeichnung der **Alten Mainbrücke** als Fahrradrouten – nicht nur wegen der zahlreichen „Schoppengenießer“.
- **fehlende Fahrrad-Abstellmöglichkeiten im Stadtgebiet**  
Einige Umfrageteilnehmer haben mit Wohlwollen festgestellt, dass in letzter Zeit ein paar zusätzliche Fahrradständer eingerichtet wurden. Doch dies deckt noch immer nicht den großen Bedarf; vor allen Dingen vor dem Hauptbahnhof. Es werden auch überdachte Abstellmöglichkeiten vermisst. Vorschlag: „Fahrradparkplätze in den vielen nicht ausgelasteten Parkhäusern anbieten“. Zudem sind viele Fahrradständer durch kaputte Räder blockiert.
  - **Parkplätze rechts und/oder links der Autostraße**  
Parkende Autos auf beiden Straßenseiten bringen Radfahrende durch die enge Fahrbahn und sich plötzlich öffnende Autotüren in Bedrängnis. Die Folge daraus ist die unerlaubte Nutzung der Gehwege und der verständliche Unmut der Fußgänger (z.B. in der Dreikronenstraße, Frankfurter Straße, Randersackerer Straße, Sanderstraße, Münzstraße, Ludwigstraße, Rottendorfer Straße und vom Frauenland zur Uni). Bei zusätzlich vorhandenen Baustellen, sollte das Parken grundsätzlich untersagt sein.
  - **Ärger mit Autofahrern und Fußgängern und der Polizei**  
Die meisten Radfahrer/Innen führen die Beschimpfungen und Auseinandersetzungen mit den Autofahrern und Fußgängern auf die mangelnde Infrastruktur für den Radverkehr zurück. *Kommentar: „Ich werde von Autofahrern „übersehen“, „geschnitten“ oder „angehupt“. Denn der gemeine Autofahrer geht davon aus, dass er uneingeschränkte Vorfahrt gegenüber dem Radler hat, daher wären mehr Schilder angebracht, die den Autofahrer auf Radfahrer hinweisen. Es fehlen Aufklärungskampagnen, auch mit Hilfe der Polizei“.*  
Viele Radfahrende fühlen sich zu Unrecht „abkassiert“, da auf ihrer Fahrroute kaum Alternativen oder diese nur mit großen Umwegen gegeben sind. Sie fordern außerdem auch mehr Geschwindigkeitskontrollen bei den Autofahrern.
  - **neu gestaltete Straßenzüge ohne Fahrradspur**  
Radfahrende haben kein Verständnis dafür, dass bei der Neugestaltung einer Straße der Radverkehr nicht berücksichtigt wird (z.B. Trautenauer Straße - stadteinwärts, Randersackerer Straße, Mainkai zwischen Löwenbrücke und Karmelitenstraße).

- **Kritik am Zustand einiger Radwege und Wegführungen**
  - Die „ausgelagerte“ Streckenführung am **Berliner Ring** wird als unübersichtlich und zeitraubend empfunden. „*Es ist ein Unding, an dieser Stelle einen Radweg über eine Bedarfsampel zu führen*“. Die Radfahrenden wünschen sich innerhalb des Rings eine sichere Wegführung.
  - In besonderem Maße wird der Zustand des **Ringpark-Radweges** entlang des Friedrich-Ebert-Rings beklagt. Diese Strecke ist bei Regen sehr matschig und wird bei Schnee und Eis nicht genügend präpariert.
  - Starke Kritik wird auch an den Bodenbelägen der **Frankfurter Straße, Leistenstraße und Valentin-Becker-Straße** geübt.
  - Des Weiteren erschweren wuchernde Sträucher am **Röntgenring** (Richtung Friedensbrücke) und entlang der **Wörthstraße** (Richtung Friedensbrücke, entlang des „Nautilands“) eine sichere Fahrt.
  - Der **Tunnel** beim neuen Radparkplatz in der **Burkarderstr.** ist zu eng, schräg und schmal - daher mit Radanhänger, Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen kaum zu bewältigen.
  - An vielen Stellen in der Stadt werden fehlende Radwege, Fahrradstraßen sowie auch eine klare Radverkehrsführung vermisst. Diesbezüglich wurden hauptsächlich folgende Bereiche genannt:
    - generell die Ortsteile **Grombühl** und **Heidingsfeld**
    - ab der **Mergentheimer Straße** in Richtung Innenstadt
    - die **Zeller Straße** und **Weißenburgstraße**
    - die Strecke vom **Mainkai** Richtung Karmelitenstraße
    - **Franz-Ludwigstraße** und **Erthalstraße**
    - der gesamte Bereich **um die Adalberokirche**
    - **Zinklesweg - Joseph-Schneider-Straße** - Innenstadt
    - von der Innenstadt über das **Frauenland zum Hubland**
  - Für viele Stadtteile und Nachbargemeinden fehlt eine durchgängige und sichere Anbindung an die Würzburger Innenstadt:
    - **Versbach - Lindleinsmühle** - Würzburg
    - **Lengfeld** - Würzburg
    - **Neubrunn** - Würzburg
    - **Reichenberg** - Würzburg
    - **Waldbüttelbrunn - Höchberg** - Würzburg
    - **Veitshöchheim** - Würzburg (Trennung von Fuß- und Radweg)

#### **Wünsche und Visionen:**

- **gut markierte Radwege** auf den Hauptrouten durch die Innenstadt
- eine **durchgängige, übersichtliche und sichere Radwegführung** (auch von außerhalb)
- **sinnvolle Ampelschaltungen** und **Aufstellstreifen an den Ampeln**
- Freigabe der aufgeführten **Einbahnstraßen** in die Gegenrichtung

- **Tempolimit 30** in den (zugeparkten) Straßen innerorts und Radverkehr auf die Straße
- einen **günstigeren Fahrrad-Transport** mit dem ÖPNV
- **mehr Rücksicht** durch Autofahrer und Busfahrer
- Auto-Privilegien sollten zurückgestuft werden
- mehr Fahrradverkehr der Umwelt und Gesundheit zu Liebe

**Als Fazit ein Kommentar eines Befragten:**

*„Grundsätzlich muss ich als Zugezogener sagen, dass die Stadt Würzburg aufgrund ihrer Größe und Topographie mehr als prädestiniert ist, um eine Vorreiterrolle in Sachen Fahrradverkehr zu übernehmen. Ich denke, hier wird ein außerordentliches Potenzial verspielt, was man sowohl durch Investitionen in die Infrastruktur (Fahrradständer und günstigerer bzw. kostenloser Transport im ÖPNV), als auch durch Imagekampagnen ausschöpfen könnte.*

*Als gebürtiger Frankfurter kann ich den verantwortlichen Stadtplanern nur empfehlen, einen Blick dorthin zu werfen. Denn in Frankfurt wurden in den vergangenen Jahren erhebliche Investitionen in den Radverkehr getätigt – mit dem Ergebnis, dass immer mehr Wege mit dem Rad zurückgelegt werden.“*