



AG Radverkehr

Agenda 21 der Stadt Würzburg
Arbeitskreis Mobilität & Regionalentwicklung

www.fahrradstadtwuertzburg.de

Sieben Fragen der AG Radverkehr an die Kandidatin und die Kandidaten für das Amt der Oberbürgermeisterin bzw. des Oberbürgermeisters der Stadt Würzburg 2014.

**Geantwortet haben
(in alphabetischer Reihenfolge):**

Mughtar Al Ghusain (SPD, Grüne)

Wolfgang Baumann (ZfW)

Raimund Binder (ÖDP)

Charlotte Schloßareck (Bürgerforum)

Christian Schuchardt (CSU, WL, FDP)

1/7 Ist für Sie persönlich im Alltag das Fahrrad in Würzburg ein attraktives Fortbewegungsmittel?



AG Radverkehr

Agenda 21 der Stadt Würzburg
Arbeitskreis Mobilität & Regionalentwicklung

Mughtar Al Ghusain (SPD, Grüne)

Ich fahre sehr gerne Fahrrad, auch im Alltag.
Auch wenn es in den letzten Jahren Verbesserungen gegeben hat, wird es einem in Würzburg aber nicht immer leicht gemacht.

Wolfgang Baumann (ZfW)

Gerne würde ich im Alltag das Fahrrad in Würzburg als persönliches Fortbewegungsmittel nutzen. Dies gestaltet sich jedoch schwierig, weil das Radwegenetz zwischen dem unteren Frauenland und Oberdürrbach nicht allzu sehr ausgeprägt ist. Zudem sind die Höhenunterschiede recht groß, für mich wären sie nur durch ein E-Bike zu überwinden.

Raimund Binder (ÖDP)

Ja. Trotz der vielen Steigungen ist man in Würzburg mit dem Fahrrad schneller und ohne Parkplatzsorgen unterwegs.
Ich bin aber noch mehr mit Bus und Straßenbahn unterwegs.

Charlotte Schloßareck (Bürgerforum)

Im Alltag ist das Fahrrad für mich kein attraktives Fortbewegungsmittel.
Hier benutze ich die günstige Anbindung des ÖPNV oder den eigenen PKW. Allerdings nutzen wir in der Familie das Fahrrad sehr gerne, vorzugsweise zu Erholungszwecken. Und auch im Bürgerforum nutzen viele das Fahrrad, und würden es gerne noch häufiger nutzen, wenn die Bedingungen dafür attraktiver wären. Damit ist für mich auch deutlich, dass das Fahrrad als allgemeines Fortbewegungsmittel nicht so genutzt werden kann, wie es das verdient hätte.

Christian Schuchardt (CSU,WL, FDP)

Ja, außer wenn ich abendliche Verpflichtungen in den Stadtteilen habe, fahre ich sommers wie winters mit dem Fahrrad zur Arbeit. Das ersetzt bei mir auch das tägliche Joggen.
Fahrradfahren in Würzburg ist bei allen Engpässen und Gefahrenstellen schön, weil man viel von der wunderbaren Stadt sieht, Menschen trifft oder neue Bekanntschaften macht.

2/7 Der Anteil des Radverkehrs liegt bei uns bei ca. 10 %. In Karlsruhe konnte der Anteil des Radverkehrs in den letzten 10 Jahren von 16 auf 25 % gesteigert werden.

Welchen Anteil könnte aus Ihrer Sicht der Radverkehr 2020 in Würzburg haben?



AG Radverkehr

Agenda 21 der Stadt Würzburg
Arbeitskreis Mobilität & Regionalentwicklung

**Muchtar Al Ghusain
(SPD, Grüne)**

Der Stadtrat hat sich das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil bis 2018 auf 16 % zu steigern und geht von einer Steigerungsrate von 1 % pro Jahr aus. Die persönliche Entscheidung zum Umstieg auf das Fahrrad oder Elektrofahrrad kann die Politik den Bürgerinnen und Bürgern nicht abnehmen. Ich sehe mich aber in der Pflicht, alles daran zu setzen, dass Würzburg ein sicheres, bequemes und lückenloses Radverkehrsnetz erhält, das einen starken Anreiz zum Radfahren bietet. Eine Chance zur Erhöhung des Radverkehrsanteils liegt auch in der zunehmenden Beliebtheit von Elektrofahrrädern, durch die auch die Steigungen in Würzburg für die meisten Menschen machbar werden, denen sie heute noch zu steil sind. Hierfür muss eine ausreichende Infrastruktur mit Ladestationen geschaffen werden.

**Wolfgang Baumann
(ZfW)**

Aus meiner Sicht könnte beim Ausbau des Radwegenetzes in Würzburg eine Steigerung auf 20-25 % erreicht werden.

**Raimund Binder
(ÖDP)**

Ich denke, er könnte zunächst auf 15% bis 18% gesteigert werden. Bei wachsender Anzahl der Elektrofahrräder mittelfristig auch mehr, vorausgesetzt die Fahrradfreundlichkeit nimmt zu.

**Charlotte Schloßareck
(Bürgerforum)**

Karlsruhe, Münster oder Rosenheim haben aufgrund einer relativ ebenen Stadtlage den Vorteil, damit automatisch radfreundlicher zu sein, als Würzburg, Trier oder andere Städte in Kessellagen. Grundsätzlich ist das Bürgerforum aber dafür, im Rahmen eines intelligenten Verkehrskonzeptes den Anteil des Fahrradverkehrs deutlich zu erhöhen. Wir verwahren uns aber dagegen, den einen Verkehrsträger gegen einen anderen Verkehrsträger auszuspielen – ein Abbau von Parkplätzen zum Anlegen von Radwegen bietet nur unnötig Konfliktstoff. Besser ist es, allen Verkehrsträgern gleichermaßen und sinnvoll gerecht zu werden.

**Christian Schuchardt
(CSU,WL, FDP)**

Karlsruhe ist im Kern recht flach und als »Fächerstadt« fahrradtechnisch auf Parallelstraßen gut erschließbar. In Würzburg wohnen viele, und ich auch, an einem Berg. Ich brauche mit 45 noch kein Pedelec, finde aber die Perspektive schön, dass ich noch mit 75 oder höheren Alters mit dem Fahrrad unterwegs sein kann. In dieser technischen Neuerung liegt das eigentliche Wachstumspotential in unserer Stadt. Die Rahmenbedingungen müssen aber verbessert werden. Dazu gehört ein attraktiver Verkehrsträgermix aus ÖPNV und Leihradverkehr sowie Investitionen in die Radwegeinfrastruktur. Die Kernaufgabe in den nächsten sechs Jahren ist es, die Haupttrouten in der Stadt trotz aller Widrigkeiten in Ordnung zu bringen. Würzburg ist schließlich eine historisch wiederaufgebaute Stadt, die man mit Gewalt versucht hat noch autofreundlich zu gestalten.

3/7 Der Radverkehrsetat liegt derzeit bei ca. 350.000 € und damit bei einer Förderung von 2,80 € pro Einwohner. Frankfurt finanziert den Ausbau und Erhalt des Radverkehrsnetzes jährlich mit 14 € pro Einwohner. **Streben Sie an, den Radverkehrsetat durch Ihre Initiative im nächsten Jahr zu erhöhen und wenn ja, um welchen Betrag?**



AG Radverkehr

Agenda 21 der Stadt Würzburg
Arbeitskreis Mobilität & Regionalentwicklung

**Muchtar Al Ghusain
(SPD, Grüne)**

Die CSU hat jahrelang eine Erhöhung des Radwegeetats blockiert. Bei den Haushaltsberatungen für das Jahr 2014 wurde aber der allgemeine Radwegeetat auf 550.000 € angehoben und darüber hinaus Sonderfinanzierungen für den Lückenschluss am Rottenbauer Grund und den Aufbau eines Fahrradverleihsystems sowie für Fahrradabstellanlagen beschlossen. Der Stadtrat hat sich in seinem Grundsatzbeschluss verpflichtet, »die jeweils notwendigen Haushaltsmittel zur Durchführung der erforderlichen Maßnahmen« bereitzustellen. Dafür werde ich Sorge tragen. Hinter die Beschlüsse für 2014 dürfen wir nicht zurückfallen, ob diese Summen in den Folgejahren ausreichen, kann ich erst beurteilen, wenn konkrete Maßnahmen geplant sind.

**Wolfgang Baumann
(ZfW)**

In Anbetracht des Nachholbedarfs in Würzburg ist ein Betrag jährlich von wenigstens 15 € pro Einwohner notwendig. Hierfür würde ich mich einsetzen, falls ich OB werden sollte.

**Raimund Binder
(ÖDP)**

Natürlich müssen wir mehr Geld in die Hand nehmen, aber ich will mich nicht auf einen Betrag festlegen. Eine Verdoppelung im nächsten Jahr halte ich für realistisch, um ein Zeichen für den Radverkehr zu setzen und die wichtigsten Projekte anzugehen. Geld ist allerdings nicht der einzige Maßstab für eine fahrradfreundliche Stadt; es ist eine Bewußtseinsfrage vor allem bei den Straßenbau planenden Behörden.

**Charlotte Schloßareck
(Bürgerforum)**

Einen konkreten Betrag sollten wir benennen, wenn wir die Ziele kennen. Grundsätzlich sind wir aber für eine Erhöhung des Anteils für den Fahrradverkehr – worauf ich gerne in der nächsten Frage eingehe. Speziell auf Frankfurt bezogen: Hier steht auch eine engmaschige Verknüpfung des Fahrradverkehrs mit dem ÖPNV (Fahrradmitnahme in S- und U-Bahn), was wir hier in Würzburg gar nicht im vergleichbaren Maße leisten können, da Straßenbahnen und Busse hier schon ein deutlich eingeschränkteres Platzangebot bereit halten. Eine Anregung: Wir würden im Bürgerforum gerne zwei Überlegungen aufwerfen: Erstens: Was können wir für die vielen Fahrradtouristen tun, die in der warmen Jahreshälfte durch Würzburg kommen und gerne die Stadt ausführlicher ansehen, wenn sie nur sichere Unterstellmöglichkeiten für Fahrrad und Gepäck hätten – das sichere Unterstellen des Gepäcks am Mainkai muss dringend erweitert werden – auch das ist Fahrradfreundlichkeit. Zweitens: besteht in der Würzburger Bürgerschaft ein größeres Interesse daran, auch mit dem Fahrrad Einkäufe in der Stadt zu erledigen, und welche Unterstützung wird dann benötigt? Ich stelle es mir zum Beispiel schwierig vor, einen Anzug auf das Fahrrad zu klemmen – wie können Einzelhandel, Stadt und Bürger solche Fragen lösen?

**Christian Schuchardt
(CSU,WL, FDP)**

Das stimmt so nicht. In 2014 sind es 525 Tsd. € im allgemeinen Etat. Neben dem Radverkehrsetat gibt es zahlreiche Einzelvorhaben, die nicht im Sammeletat enthalten sind. Dies betrifft dieses Jahr z.B. den Moskauer Ring. Die Gesamtmittel belaufen sich in 2014 auf exakt 1.538 Tsd. €. Das sind 12,34 €/EW. Mich interessieren im Übrigen weniger die absoluten Summen, sondern die konkreten Ergebnisse. Bei unseren besonderen punktuellen Schwierigkeiten fehlt es vielfach an praktikablen und verkehrsrechtlich umsetzbaren Ideen. Meine Mitarbeit in den letzten sechs Jahren im Radverkehrsbeirat und auch z. B. die Fahrradrundfahrt der OBKandidaten mit dem ADFC haben das doch deutlich gezeigt. Das nächste Problem ist wie viel Parken ist nötig und wie sind hier die Kräfteverhältnisse. Es wird auch in Zukunft jeder Parkplatz abgewogen werden. Das ist auch richtig, nur die Interessen Radfahrer müssen häufiger obsiegen.

4/7 Welche Radverkehrshindernisse in Würzburg wollen Sie nach Ihrem Amtsantritt als Erstes und in welchem Zeitraum beheben?



AG Radverkehr

Agenda 21 der Stadt Würzburg
Arbeitskreis Mobilität & Regionalentwicklung

Muchtar Al Ghusain (SPD, Grüne)

Ich werde umgehend prüfen lassen, wo kurzfristig Aufstellspuren an Ampeln und Einfädelspuren für den Fahrradverkehr eingerichtet werden können und wo in weiteren Straßen der gegenläufige Radverkehr in Einbahnstraßen freigegeben werden kann. Außerdem sollte eine Vielzahl kleinerer Hindernisse beseitigt werden, wie sie beim Lengfelder und Versbacher Fahrradsonntag demonstriert wurden und auch auf den Alltagswegen aus den anderen Stadtteilen in die Innenstadt vorkommen. Schließlich würde durch die weitgehende Einführung von Tempo 30 die Sicherheit für alle im Verkehr erhöht und der Radverkehr könnte einfacher und sicherer auf den Straßen »mitschwimmen«.

Wolfgang Baumann (ZfW)

Als erstes wären Radwege in Grombühl, Versbach und Lengfeld zu planen. Dies können nur Sofortmaßnahmen sein, die in einem Jahr zu erledigen sind.

Raimund Binder (ÖDP)

Die bereits von der Stadt geplanten Radverkehrsachsen müssen jetzt zügig und konsequent umgesetzt werden im Hinblick auf die kommende Landesgartenschau. Um mehr Menschen aufs Rad zu bringen, sollte meiner Ansicht nach generell Tempo 30 innerhalb des »Bischofshuts« gelten, so können Radfahrer ungefährlicher im Verkehr mitfahren. Wichtige Brennpunkte, die angegangen werden müssen, sind die Löwenbrücke, der Berliner Ring, die Mergentheimer Straße im Bereich Leistenstraße, aber auch Lückenschlüsse bei Radwegen nach Lengfeld, Rottenbauer und Reichenberg.

Charlotte Schloßareck (Bürgerforum)

Die Fahrradsonntage, die Sie auch in der nächsten Frage benennen, haben deutlich gemacht, dass die Anbindung der Stadtteile Lengfeld und Versbach, aber auch Unter- und Oberdürrbach schnell und nachhaltig verbessert werden muss. Ein Beispiel: Wenn wir an die Werner-von-Siemens-Straße denken – hier müssen die bald anstehenden Umbaumaßnahmen auch einen eigenständigen Fahrradbereich ermöglichen. Und hier freuen wir uns auch auf die Vorschläge, die im Rahmen des Projekts »fahrradfreundliche Stadt 2015« von den Bürgerinnen und Bürgern vorgebracht werden – die Betroffenen haben hier eine hohe Sachkompetenz. Und wir können auch mit kostengünstigen Maßnahmen die Fahrradfreundlichkeit schnell und nachhaltig erhöhen. Denken Sie an den Fahrradweg zwischen Brose-Gelände und B 8 in Lengfeld – wenn dieser Fahrradweg nicht regelmäßig von wildwachsenden Hagebutten befreit werden, zerreißen sich die Radler daran ihre Bekleidung – eine aufmerksame Pflege der vorhandenen Radwege ist auch ein Beitrag zur Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit.

Christian Schuchardt (CSU,WL, FDP)

Bevor wir zu Hindernissen kommen, sollten wir die Schulwege für radfahrende Kinder untersuchen. Dass die Schwächsten sicher zur Schule kommen, hat für mich höchste Priorität. Erst danach interessiert mich eine Untersuchung, ob an der Löwenbrücke durch Wegnahme einer PKW-Spur, ohne Verkehrsinfarkt bei den Autos, nicht doch eine bessere Lösung erreichbar ist. Ich möchte, dass es legal ist durch den Ringpark zu radeln. Ich halte es für wichtig, dass an den Spielstraßenzeichen, die z.B. am Markt angebracht sind, ein Hinweis für Radfahrer auf Schritttempo angebracht wird. Dass »langsamst fahren« angesagt ist, wissen viele nämlich nicht. Ich möchte eine bessere legale Umrundbarkeit am Berliner Ring erreichen und, und, und. Zur Zeifrage: so schnell es geht.

5/7 Durch den Lengfelder und den Versbacher Fahrradsonntag haben die Bürgerinnen und Bürger auf die teilweise katastrophale Anbindung dieser Stadtteile an die Innenstadt aufmerksam gemacht. **In welchem Zeitraum und mit welchen Maßnahmen wollen Sie die Situation für die Radfahrenden aus Versbach und Lengfeld verbessern?**



AG Radverkehr

Agenda 21 der Stadt Würzburg
Arbeitskreis Mobilität & Regionalentwicklung

**Muchtar Al Ghusain
(SPD, Grüne)**

Im Radverkehrsbeirat wurde die Planung von wesentlichen Verbesserungen im Bereich Nürnberger Straße / Real sowie in der unteren Versbacher Straße vorgestellt. Diese Planungen sollten noch in diesem Jahr beschlossen und spätestens nächstes Jahr umgesetzt werden. In der Werner-von-Siemens-Straße muss im Zuge der Hochwasser-schutzmaßnahmen eine sichere Lösung für den Radverkehr gefunden werden.

**Wolfgang Baumann
(ZfW)**

Entscheidend ist, dass ein Gesamtplan für das Radwegenetz als Teil eines innovativen Verkehrsplans für Würzburg entwickelt wird. Nur so lässt sich durch eine Umgestaltung des gesamten Verkehrsnetzes die Voraussetzung auch für ein Radwegenetz schaffen, das seinen Namen verdient hat und als echtes Angebot an die Radfahrer angesehen werden kann.

**Raimund Binder
(ÖDP)**

Möglichst schnell zunächst kostengünstige Maßnahmen umsetzen:
– bessere Markierung (evtl. farblich abgesetzt) der Radstrecke – Wo der Radfahrer auf der Straße fahren muss, (z. B. Rosenmühlweg), Markierung von Fahrrad-Schutzstreifen. Längerfristig sollte durch Führung entlang von Pleichach und Kürnach der Radweg weitgehend von der Straße und den damit verbundenen Überquerungen getrennt werden.

**Charlotte Schloßareck
(Bürgerforum)**

Wir gehen davon aus, dass sich innerhalb der nächsten drei Jahre etwas erreichen lässt, wenn wir im Stadtrat hierzu schnell sinnvolle Maßnahmen erarbeiten und beschließen. Verlieren Sie aber bitte nicht die anderen Stadtteile aus den Augen. Die fahrradfreundliche Erschließung des Hublands ist damit für uns ebenso wichtig, oder die Verbesserung der Radwegeanbindung für Unter- und Oberdürrbach.

**Christian Schuchardt
(CSU,WL, FDP)**

Als erstes sollten wir uns auf die Verkehrsführung an der Nürnberger Straße, Höhe Real konzentrieren, da lässt sich m.E. am meisten Nutzen stiften. Hier kann nach vorgelegter Untersuchung definitiv ein PKW-Streifen wegfallen und stadtauswärts als Radspur geführt werden. In Höhe der bisherigen Einfahrt in den Radweg Richtung Lengfeld/ Versbach ist dann eine Querungshilfe erforderlich. Ich vermute ohne Insellösung geht es nicht, aber das müssen die Verkehrsplaner letztlich beantworten. Für eine verbesserte Beschilderung habe ich letztes Jahr schon Mittel außerplanmäßig bereitgestellt und weiteres wird folgen.

6/7 Die Stadt Würzburg möchte 2015 in die »Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V.« (AGFK) aufgenommen werden. Hierzu gibt es einen einstimmig gefassten Stadtratsbeschluss vom Juli 2013 (Vorlagen Nr.: 04/6100-1925/2013), zu dem noch etliche Bedingungen zu erfüllen sind. **Was unternehmen Sie, damit die Stadt das Aufnahmeverfahren erfolgreich abschließt und wie stellen Sie sich konkret die Umsetzung des genannten Stadtratsbeschlusses vor?**



AG Radverkehr

Agenda 21 der Stadt Würzburg
Arbeitskreis Mobilität & Regionalentwicklung

**Muchtar Al Ghusain
(SPD, Grüne)**

Zentral ist die im einstimmigen Grundsatzbeschluss vorgesehene »Erstellung eines flächendeckenden Gesamtplan mit Haupt- und Nebenachsen, die zusammen mit verkehrsruhigen Straßen ein flächendeckendes Radverkehrsnetz bilden«.

Das kann die Stadtverwaltung nicht ohne die Hilfe eines externen Fachbüros leisten. Dieses muss umgehend ausgewählt und beauftragt werden. Bei der Umsetzung ist der Mut gefragt, Verbesserungen für den Radverkehr auch dann vorzunehmen, wenn dadurch der Raum für fahrende und stehende PKW verringert wird. Schließlich muss die Öffentlichkeitsarbeit verbessert werden, um ein fahrradfreundlicheres Klima zu schaffen.

So braucht es zum Beispiel Aufklärungsarbeit, welche Radwege Benutzungspflichtig sind und wo Radwege lediglich ein Angebot darstellen, schnellere und sichere Radfahrer aber auch die Straße benutzen dürfen. All dieses wird mit der jetzigen Stellung und Ausstattung des Radverkehrsbeauftragten nicht zu leisten sein, hier muss organisatorisch und personell nachgelegt werden.

**Wolfgang Baumann
(ZfW)**

Die Aufnahme der Stadt Würzburg in die »Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V.« setzt einen Maßnahmenkatalog voraus: Eine Bestandsaufnahme durch die Verwaltung ist zeitnah durchzuführen; entsprechende Mittel sind in den Haushalt einzustellen. Dabei wird es nicht ausbleiben, z. B. aus zweispurigen Autoverkehrsstraßen, Einbahnstraßen zu machen, die im Parallelverkehr den Auto- und Fahrradverkehr stadteinwärts bzw. -auswärts aufnehmen können.

**Raimund Binder
(ÖDP)**

Die Erringung des Titels soll ein Motor für die Entwicklung sein.
- Die Verwaltung und die mit der Verkehrsplanung betrauten Referate müssen bei jeder Planung den Radverkehr gleichwertig mit dem Autoverkehr betrachten. Unter den Planern sollte stets ein Radfahrer sitzen.

- Die Stellung des Fahrradbeauftragten der Stadt ist zu stärken.
- Der Radverkehrsbeirat sollte bei allen relevanten Planungen frühzeitig hinzugezogen werden.
- Einbeziehung von Interessengruppen wie den Lengfelder und Versbacher Fahrradsonntag.
- Längerfristig sollte nach dem Modell Berlins an den Ampeln der Haltepunkt für Radfahrer näher an der Ampel liegen als der für Autos und die Grünschaltung für die Radfahrer kurz vor der für die Autos beginnen. Damit sehen die Autofahrer die Radfahrer, was für mehr Sicherheit sorgt, und die Radfahrer können frühzeitig anfahren und die Kreuzung freimachen für Rechtsabbieger.

**Charlotte Schloßareck
(Bürgerforum)**

Bürgerbeteiligung, Bürgerdialog ist für uns ein zentrales Anliegen. Auch die Radwegekommission ist hier relativ weit gekommen und unterstützt den Stadtrat mit sinnvollen Anregungen.

Die Anregungen der Bürgerschaft, z. B. aus den Fahrradsonntagen, helfen uns ebenso wie die Arbeit von Experten, die im Rahmen eines intelligenten Verkehrskonzeptes hierzu durchdachte Vorlagen erarbeiten sollen. Um ehrlich zu sein: Wir wollen keinen blinden Aktionismus, sondern dauerhaft erfolgreiche Maßnahmen, die von den Bürgern mitgetragen werden, unter Bürgerbeteiligung erarbeitet werden. Und dies wird mehr Zeit als ein Jahr benötigen.

**Christian Schuchardt
(CSU,WL, FDP)**

Ich erwarte im Juli 2014 einen Sachstandsbericht von der Fachverwaltung über die Umsetzungsnotwendigkeiten und dann werden wir das was noch fehlt Punkt für Punkt abarbeiten.

7/7 Ein zentrales Kriterium für die Aufnahme in die AGFK ist es, ein insgesamt vernetztes Radverkehrsnetz zu entwickeln und sich nicht nur auf einzelne Trassen zu konzentrieren. Insbesondere die Brückenverbindungen stellen für den Radverkehr eher Barrieren dar.

Was sind Ihre Vorstellungen bezüglich einer Vernetzung der innerstädtischen Radverkehrstrassen und wo liegen Ihrer Meinung nach die Umsetzungsschwerpunkte?



AG Radverkehr

Agenda 21 der Stadt Würzburg
Arbeitskreis Mobilität & Regionalentwicklung

**Muchtar Al Ghusain
(SPD, Grüne)**

Siehe oben – der Plan muss erstellt und dann Schritt für Schritt umgesetzt werden. Die Zuführung aus den Stadtteilen in die Innenstadt halte ich für die einfachere Aufgabe – für die Lösungen im Bereich Europastern oder an der Löwenbrücke bin ich gespannt, was den Fachplanern einfällt. Ich befürchte, das die beengten Verhältnisse an der Löwenbrücke und die Ansprüche der Straßenbahn langfristig zur Errichtung einer gesonderten Brücke für den Rad- und Fußgängerverkehr zwingt, kurz- und mittelfristig sollte man prüfen, ob eine Autospur entfallen kann. Was sich heute wie Zukunftsmusik anhört, ist aber in den Hochburgen des Radverkehrs bereits heute Praxis.

**Wolfgang Baumann
(ZfW)**

**Raimund Binder
(ÖDP)**

Radfahrer suchen grundsätzlich den kürzesten Weg mit den geringsten Steigungen. Daran ist stets zu denken, denn komplizierte Streckenführungen mit unnötigem Auf und Ab machen den Vorteil des Radfahrens zunichte. Jeder Radfahrer sollte alle Straßen benutzen können, weil dies in der Regel auch die besten und kürzesten Verbindungen sind. Nach neueren Statistiken sind es vor allem in Kreuzungsbereichen auch die sichersten. Alle Verkehrsteilnehmer sind zu sensibilisieren, dass Radfahrer gleichberechtigte Teilnehmer am Straßenverkehr sind. Ein respektvolles Miteinander ist anzustreben. Umsetzungsschwerpunkte bei den Brücken sind der Sebastian-Kneipp-Steg und die Löwenbrücke, bei den Fahrradverbindungen das Hubland. Alles in allem befindet sich Würzburg schon auf einem richtigen Weg, mit etlichen positiven Beispielen. Jetzt müssen Tempo und Qualität der Umsetzung erhöht werden.

**Charlotte Schloßareck
(Bürgerforum)**

Umsetzungsschwerpunkte sind zum einen eine optimale Anbindung aller Stadtteile an die Innenstadt – die Brückenverbindungen sind hierzu nur ein Baustein von mehreren – und eine gepflegte Fahrradroute rund um die Innenstadt (»Bischofsmütze«), zum anderen eine Entschärfung der oftmals sehr gefährlichen Situationen innerhalb des Innenstadtrings. Ein ausgebauter Fahrradverkehr in der Stadt muss auch Rücksicht darauf nehmen, dass nach wie vor Fußgänger und Autofahrer ebenfalls in der Stadt unterwegs sind.

**Christian Schuchardt
(CSU,WL, FDP)**

Auf dem Papier wurde ein solches Netz bereits in den neunziger Jahren entwickelt. Würzburg ist aber topographisch und auch durch den Fluss und seine baulichen Besonderheiten weder mit Karlsruhe, Münster oder Nürnberg zu vergleichen. Solange wir keine Hauptadstrassen haben, nutzt eine Umsetzung von Querverbindungen wenig. Wir dürfen uns bei der Umsetzung nicht verzetteln. Priorität haben erst einmal die Hauptachsen. Sonst haben wir nach ein paar Jahren hier und da perfekte Radwegestummel wie den Witz von Radweg an der Einfahrt zur Marktgarage an der Rückermainstrasse.