



RADENTSCHEID
Würzburg

Notwendige erste Maßnahmen für eine zügige Umsetzung der Ziele des Radentscheids

Geld und Personal: Jetzt die Weichen stellen!

Mit dem Stadtratsbeschluss vom 26. September 2019 hat sich der Stadtrat für eine klare Priorisierung des Radverkehrs ausgesprochen. Die Umsetzung der Ziele des Radentscheids erfordert zusätzliche finanzielle und planerische Kapazitäten. Angesichts des langen Vorlaufs bei Stellenbesetzungen und der Haushaltverabschiedung muss daher bereits jetzt entschieden werden, diese Stellen und Finanzmittel bereitzustellen, um Verzögerungen zu vermeiden. Daher fordern wir:

- **Verdreifachung des aktuellen Radverkehrsbudgets** für die Umsetzung der Radentscheid-Ziele im Haushalt 2020, sowie die Bereitstellung von weiteren nötigen Geldern in den Folgejahren.
- **Zusätzliche Stellen im Umfang von mindestens 8 Vollzeitäquivalenten** werden für die Planung und Genehmigung von Radverkehrsprojekten, verkehrsrechtlichen Prüfungen und Anordnungen sowie baulichen Maßnahmen zum Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2020 angemeldet.

Konkrete Maßnahmen Radinfrastruktur

Wir schlagen folgende Maßnahmen vor, darunter einige Sofortmaßnahmen, die ohne größeren Planungsvorlauf und ohne umfangreiche Baumaßnahmen sofort realisiert werden können:

Hinweis: Der Schutz der Radwege und Radfahrstreifen vor unzulässigem Befahren oder Beparken durch Kraftfahrzeuge kann statt mit aufwändigen Baumaßnahmen zunächst mit

provisorischen Mitteln erreicht werden (Baustellengitter, Flexipoller, etc.). So können schnell erste Verbesserungen für Würzburgs Radfahrerinnen und Radfahrer erreicht werden.

Qualität der Radwege verbessern

1. 2,30 m breiter Radweg auf der nördlichsten Fahrbahn des Haugerring und Röntgenring, zwischen Berliner Ring und Schlachthofkreuzung (CCW); die Umsetzung sollte noch in diesem Jahr provisorisch als Teststrecke (z.B. Abgrenzung durch Poller) erfolgen
2. 2,30 m breite Radwege in der Veitshöchheimer Straße zwischen Congresscentrum und Brücke der Deutschen Einheit in beiden Richtungen (Radachse 6)
3. 2,30 m breite Radwege entlang der Schweinfurter Straße und der Nürnberger Straße (Radachse 3)
4. 2,30 m breite Radwege und aufgeweitete Radaufstellflächen (ARAS) entlang dem Rennweg und der Rottendorfer Straße

Durchgängiges und leistungsfähiges Radvorrangnetz

5. Lückenschluss des Radwegenetzes entlang der Wörthstraße zwischen den Radachsen 2 und 3, z.B. durch Umwidmung von Fahrspuren
6. Änderung der Vorfahrtsregelung am Radweg in der Mergentheimer Straße: die Vorfahrt sollte hier stoßfrei den Radfahrenden gewährt werden (Radachse 6)
7. Schließung des Oeggators (Entscheidung aus 2012!) für den MIV durch Poller in der Mitte und Errichtung einer Fahrradstraße zwischen Kreuzung Theaterstraße und Husarenstraße (Radachse 8)

Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen

8. Umgestaltung einer großen Kreuzung nach geschütztem niederländischen Kreuzungsdesign mit sogenannten Schutzinseln und getrennten Ampelphasen
9. Links abbiegen von der nördlichen Ringparkseite in die Koellikerstraße für den Radverkehr ermöglichen (Radachse 3)
10. Umgestaltung des Berliner Rings nach niederländischem Kreisverkehrsdesign

Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten

11. Ausreichend witterungsgeschützte Fahrradabstellplätze zur Erschließung der Straßenzüge Sanderstraße, Kaiserstraße und Eichhornstraße
12. 2000 Fahrradabstellplätze am Hauptbahnhof
13. Umwidmung von Teilen der städtischen Parkgaragen für den Radverkehr