

## Die Würzburger ÖDP für Radfahrer

**OB-Kandidat Raimund Binder antwortet mit Dagmar Dewald (Liste ÖDP Platz 2) und Heinz Braun (Liste ÖDP Platz 3 und Mitglied des Fahrradbeirats) Claudius Stanke von der Agenda 21**

**1. Ist für Sie persönlich im Alltag das Fahrrad in Würzburg ein attraktives Fortbewegungsmittel?**

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.

**2. 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?**

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

**3. 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?**

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.

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

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 mit fahren. 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 .

**5. 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?**

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.

**6. 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?**

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.

**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?**

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 allen 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.

Zusatzfragen von Herrn Pilhofer/Radio Gong:

**8. Welche Lösung schlagen sie für den Fahrradverkehr auf der Löwenbrücke vor?**

Die derzeitige Situation für Radfahrer auf der Löwenbrücke wird zu recht bemängelt. Die Einzige sinnvolle Lösung, die ich mir vorstellen kann sind Fahrradschutzstreifen. Dafür müsste wahrscheinlich eine Fahrspur Stadtauswärts weggenommen und die verbleibenden verbreitert werden. Diese Lösung ist kostengünstig und schafft Raum für Radfahrer. Verhältnis zu den Strabaschienen müsste noch geklärt werden.

**9. Auf der Alten Mainbrücke gibt es seit längerem Probleme zwischen Schöpplern und Fahrradfahrern. Wie sieht Ihre Lösung aus?**

Insgesamt sehe ich die Alte Mainbrücke auch mit dem Weinangebot als eine Bereicherung an. Dennoch ist fest zu stellen, daß es nicht nur zwischen Schöpplern und Radfahrern – viele steigen meistens ab –, sondern auch Senioren mit Rollatoren oder Familien mit Kinderwägen Schwierigkeiten haben, an den Ausschankschlangen vorbeizukommen. Zu den Stoßzeiten, also vor allem in der Haupt-Tourismuszeit, sollen Fahrradfahrer das Rad nur schieben dürfen. Gegenseitige Rücksichtnahme ist nötig. In Extremsituationen müßte auch der Ausschank begrenzt werden. Ich setze auf das Gespräch mit den Gastwirten auf der Brücke, aber auch im Umfeld, damit eine verträgliche Lösung gefunden wird.