

Joachim Spatz
Fraktionsvorsitzender
FDP - Bürgerforum
Stadtratsfraktion

**Freie
Demokraten**
FDP



Joachim Spatz
Stadtrat
Rückermannstraße 2
97070 Würzburg

fon: (0931) 37-3792
(0178) 3539636

spatz@fdp-buergerforum.de

Würzburg,
7. Mai 2019

Joachim Spatz, Rückermannstraße 2, 97070 Würzburg

Stadt Würzburg
Herrn Oberbürgermeister
Christian Schuchardt
Rückermannstraße 2
97070 Würzburg

Eingang bestätigt
Stadt Würzburg 07. Mai 2019
Fachbereich Zentraler Service
i.A. *Hunelt*

Schriftliche Anfrage:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in mehreren Gesprächen mit Bürgerinnen und Bürgern aus Lengfeld wurden wir auf die Schwierigkeiten der Radverbindung zwischen Lengfeld und der Innenstadt hingewiesen. Einer der geschilderten neuralgischen Punkte ist in der Anlage beschrieben. Bedauerlich ist, dass offensichtlich die Situation auch nach einer entsprechenden Maßnahme nicht entscheidend verbessert werden konnte.

1. Liegen der Verwaltung eigene Erkenntnisse vor, die die Benutzung dieses neuralgischen Punktes von Radfahrern oder Autofahrern und deren Schwierigkeiten schildern?
2. Gibt es Möglichkeiten, um an diesem neuralgischen Punkt nachzubessern?

Wir hoffen dass es möglich ist, eine Verbesserung an dieser Stelle zu erreichen. Es wäre bedauerlich, wenn die neugeplante Verbindung zwischen Lengfeld und der Innenstadt - die ja an einigen Stellen deutlich verbessert werden soll - durch Schwierigkeiten an diesem neuralgischen Punkt nur unzureichend funktioniert.

Mit freundlichen Grüßen

Joachim Spatz

Fahrrad-Schutzstreifen an der Werner-von-Siemens-Straße

Zwischen dem Kreisel am Pilziggrund und der Nürnberger Straße befindet sich ein 300m langer Fahrrad-Schutzstreifen:

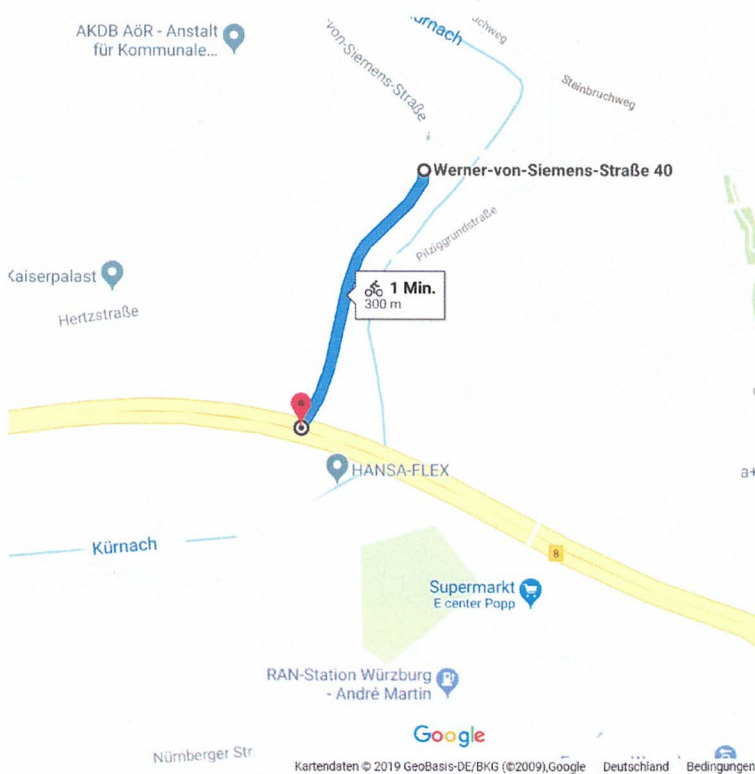


Abb. 1 Werner-von-Siemens-Straße

Gemäß Radverkehrskonzept des BSV Aachen vom August 2016, Seite 33 soll bei Schutzstreifen eine Kernfahrbahn von 4,5m bleiben, „auf der der weit überwiegende Teil der auftretenden Begegnungsfälle (in der Regel Pkw/Pkw) stattfinden kann“. Auf Seite 34 wird zudem die Mindestbreite eines Schutzstreifens auf 1,5m festgelegt. Diese dürfe nur in Ausnahmefällen (z.B. Engstellen, Mittellinseln) auf 1,25m reduziert werden.

Einseitige alternierende Schutzstreifen ohne Parken

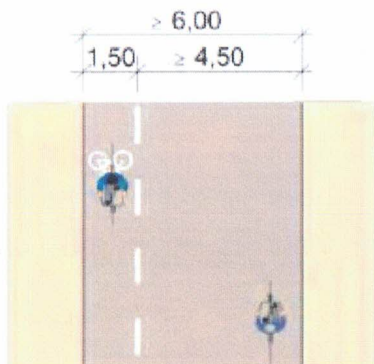


Abb. 2 Ausschnitt aus dem Radverkehrskonzept

Der Schutzstreifen ist hier aber tatsächlich lediglich 1,38m breit, sodass der notwendige Sicherheitsabstand sicher nicht gegeben ist:



Abb. 3 tatsächlicher Schutzstreifen

Die Breite der Kernfahrbahn von 4,5m ist zwar gegeben, ist unserer Ansicht nach auf dieser Straße jedoch keinesfalls für den überwiegenden Teil der Begegnungsfälle ausreichend.

- Erstens handelt es sich um eine Durchgangsstraße, in großen Teilen um ein Gewerbegebiet, und sie wird von mehreren Buslinien befahren, d.h. ein nicht unerheblicher Teil der Begegnungsfälle findet nicht wie in der Studie vorausgesetzt zwischen zwei Pkw statt.
- Zweitens reichen unserer Ansicht nach 4,5m auch nicht für zwei Pkw aus. Bereits ein VW Golf ist fast 2m breit. Die verbleibenden 50cm teilen sich auf drei Teile auf: einerseits zum Bordstein, andererseits zum Radfahrer, und drittens zwischen den Fahrzeugen. Bei 50 km/h dürfte dies selbst für gute Fahrer (und ohne Beteiligung eines SUV) kaum ausreichend sein.



Abb. 4 Begegnung von 2 Pkw

In anderen Worten: Das Konzept, welches in der Innenstadt funktionieren mag, ist sicher nicht für den Durchgangsverkehr in einem Gewerbegebiet geeignet.

Dazu kommt, dass der Schutzstreifen nur in einer Fahrtrichtung existiert. In Richtung Nürnberger Straße muss der Radfahrer erst auf den Gehweg, und ab der Bushaltestelle plötzlich wieder ungeschützt auf die Fahrbahn:



Auch der Schutzstreifen in der anderen Richtung endet kurz vor dem Kreisverkehr:



Abb. 6 Fehlender Schutzstreifen Stadtauswärts