

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Kreisgruppe Kulmbach
Johannes Faßold

Schlömen, den 9. 10. 2011

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club ADFC
Kreisverband Bayreuth – Kulmbach
Jürgen Tesarczyk

Stadt Kulmbach
Oberbürgermeister
Henry Schramm
Marktplatz 1
95326 Kulmbach

Ideen zum Radverkehr in Kulmbach

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Schramm,

seit etwa einem halben Jahr arbeiten einige Mitglieder unserer Gruppe mit viel bürgerschaftlichem Engagement an Vorschlägen für den Radverkehr in Kulmbach.

Ich selbst, Johannes Faßold, bin seit einigen Jahren Mitglied des Verkehrsclub Deutschlands und habe die Sache ins Rollen gebracht.

Dazu habe ich nicht nur die Mitglieder des Verkehrsclubs landkreisweit angeschrieben, sondern auch in den Reihen anderer am Radverkehr interessierter Organisationen, wie z.B. dem ADFC, Werbung für unsere Vorhaben gemacht.

Über die Zeitungen haben wir außerdem noch weitere interessierte Menschen erreicht. Es freute mich sehr, dass das Thema Radfahren in Kulmbach stets großes Interesse bei der Bevölkerung hervorrief und somit unsere Veranstaltungen, z.B. unser Ortstermin im August gut besucht waren.

In der Bayerischen Rundschau wurde immer ausführlich über uns berichtet.

Ich bin mir somit sicher, dass der Radverkehr in Zukunft eine weit größere Rolle im Rahmen der innerstädtischen Mobilität spielen wird, als er es heute in Kulmbach tut. Ich möchte das Ergebnis unserer Diskussion in diesem Schreiben zusammenfassen und damit frühzeitig in die Planungen der Stadt Kulmbach einbringen.

Unserer Ansicht nach gibt es viele Gründe den Radverkehr im Allgemeinen und im Besonderen den Radverkehr in Kulmbach durch geeignete Maßnahmen zu fördern. Radverkehr ist umweltfreundlich, platzsparend, leise, gesund und sicher. Auch die Bayerische Staatsregierung hat sich klar für eine stärkere Förderung des Radverkehrs bayernweit ausgesprochen und ihre Ziele im neuen „Radverkehrshandbuch – Radland Bayern“ publiziert.

Es liegt jetzt an den Städten und Kommunen, dies umzusetzen, zumal es auch bei der Finanzierung vielfältige Unterstützungsmöglichkeiten gibt.

Kann Kulmbach überhaupt eine „Radfahrerstadt“ sein?

Die Kulmbacher Innenstadt ist praktisch eben, die Wohngebiete liegen jedoch z.T. an steilen Hängen. Auf den ersten Blick erscheint die Stadt als topographisch anspruchsvoll. Des Weiteren zerschneiden Flutmulde, Bahnlinie und Bundesstraße die Stadt in mehrere Bereiche.

Viele alltägliche Wege führen nicht nur von den Wohngebieten in die Innenstadt, sondern auch in innenstadtnahe Bereiche, wie z.B. in die Albert-Ruckdeschel-Straße oder zu den Baumärkten. Darüber hinaus findet auch viel Radverkehr zum Naherholungsgebiet Mainau bei Mainleus oder in die anderen benachbarten Orte, wie z.B. Kauerndorf oder Untersteinach statt.

Kulmbach ist sehr kompakt, aber für viele Mitbürger zu groß, um von den Wohngebieten in die Innenstadt zu laufen. Nur durch das Fahrrad erhält man höchste Flexibilität und Schnelligkeit – im Vergleich zu Stadtbus bzw. Pkw. Die Steigungen in den Wohngebieten müssen zwangsläufig in Kauf genommen werden, jedoch ist heute schon ein Trend zum „E-Bike“ erkennbar, welches gerade für den Stadtverkehr in Kulmbach einem Zweitwagen in vielen Fällen überlegen ist.

Mut zur Radverkehrsförderung

Auch in der Verkehrsplanung gilt das „Marktwirtschaftsprinzip“, wie man am Beispiel der Autoverkehrsplanung immer wieder sehen kann. „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten!“ , Diesen Effekt gilt es hier für den innerstädtischen Radverkehr zu nutzen: kann man schnell und gefahrlos mit dem Rad seine täglichen Wege in und um Kulmbach zurücklegen, steigen mehr Verkehrsteilnehmer im Kurzstreckenbereich vom Auto auf das Fahrrad um.

Hiervon kann der Einzelhandel nur profitieren, denn mit dem Fahrrad kann man immer und überall zum Einkaufen anhalten. Ohne Stress, ohne Parkplatzsuche.

Langfristig würde ich mich freuen, wenn die Stadt Kulmbach erkennbar den Radverkehr fördern würde, z.B. durch Aktionen wie eine autofreie Innenstadt an einem verkaufsoffenen Sonntag. Somit hätte der Einzelhandel und die Autohäuser wesentlich mehr Ausstellungs- bzw. Aktionsfläche zur Verfügung und der ganze Tag gewinnt mehr „Event-Charakter“.

Als weitere Radverkehrsförderungsmaßnahmen wären noch sichere Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich, gerade auch für die zunehmende Zahl der E-Bike bzw. Pedelec-Nutzer, eine durchdachte Radverkehrswegweisung oder generell Fahrrad-Öffentlichkeitsarbeit zu nennen. Hierzu geben wir gerne persönlich weitere Anregungen. Konkret fällt mir die Ausstellung „RadLust“ von Heiner Monheim ein, die z.B. im Einkaufscenter Fritz gezeigt werden könnte (<http://www.radlust.info>).

Als wichtigsten Punkt sehen wir jedoch die langfristige, professionelle Planung und Umsetzung eines Radverkehrskonzept an. Unsere im Folgenden aufgeführten Ideen sollen daher wirklich nur als Ideen für dringendste Maßnahmen gesehen werden, keinesfalls aber als allumfassendes Konzept!

Ideen für mehr Miteinander von Radverkehr und motorisiertem Verkehr

Toleranz und Rücksichtnahme sollten die obersten Gebote im Straßenverkehr sein. In der Praxis gilt leider oft das Recht des (vermeintlich) Stärkeren. Daher zielen praktisch alle unsere Vorschläge darauf ab, das **Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer zu fördern**.

Im Zentrum unserer Überlegungen steht zum einen die Forderung nach **Tempo 30** im gesamten Innenstadtbereich. Dies schließt den Bereich ab der Berliner Brücke bzw. der Hans-Hacker Straße bis hinauf zur Wolfskehle ein. Zum anderen wünschen wir uns, dass **so viele Einbahnstraßen wie möglich für den Radverkehr in beide Richtungen durchlässig gestaltet** werden.

In Tempo 30-Zonen ist es generell **erlaubt, Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung zu öffnen**; auch sind **keine separaten Radwege mehr erforderlich**, da der Radfahrer leichter und wesentlich sicherer im normalen Verkehr mitschwimmen kann.

Des Weiteren wird die **Nutzung des Innenstadtbereichs als Kfz-Abkürzung unattraktiver**. Pkws aus Richtung Bayreuth in Richtung Kronach und umgekehrt sollten beispielsweise konsequenter entlang der B85 bis hin zur B289 geführt werden und dann weiter in Richtung B85 (Ausfahrt Nähe McDonalds).

Die StVO sieht vor, dass Einbahnstraßen mit Tempo30, bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten, ab einer Breite von 3 Meter, für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden können. Bei Straßen mit Bus- bzw. starkem Lkw-Verkehr soll die Mindestbreite 3,50 Meter betragen (Entnommen aus der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung).

In der Kulmbacher Innenstadt sollten daher die **Buchbinder-, Kloster- und die Webergasse, sowie die Spital- und Fischergasse entgegen der Einbahnstraßenfahrtrichtung freigegeben** werden.

Optimal wäre in diesem Zusammenhang auch die Schaffung eines **verkehrsberuhigten Bereichs vor der Kulmbacher Bank**, also beim Zusammentreffen des Kressensteins und der Webergasse. Auf die Fußgängerampeln könnte somit verzichtet werden. Für die, aus Richtung „Feuerwache“ in Richtung Sutte abbiegende Radfahrer, sollte eine Abbiegehilfe (z.B. eine rote Fahrbahnmarkierung ums Eck) geschaffen werden, damit entgegenkommende Fahrzeuge die Kurve nicht schneiden. Die aufgeteerte Fläche vor der Kulmbacher Bank kann in diesem Zusammenhang verkleinert werden, damit für abbiegende Busse mehr Platz zur Verfügung steht. Evtl. sollte auch überlegt werden, die untersten zwei Parkplätze in der Webergasse zu entfernen, um die Kurve noch großzügiger gestalten zu können.

In der Sutte (vor dem EKV-Parkplatz) benötigt der stadtauswärtsfahrende (aus der Webergasse kommende) Radfahrer eine Querungshilfe auf der Fahrbahn. So könnte dieser Bereich auch optisch aufgewertet werden.

Die **Langgasse** sollte **für den Radverkehr freigegeben** werden. Man wird sehen, dass Radfahrer entsprechend langsam fahren und bei zu wenig Platz absteigen. Fahrrad-Rowdys werden durch ein Radfahrverbot in der Fußgängerzone sicherlich nicht vom Fahren abgehalten. Hier helfen nur konsequentes Vorgehen und Strafen! Es sollte bei dieser Gelegenheit auch überprüft werden, ob der Einzelhandel seine zugewiesene Stellflächenanordnung einhält, oder ob einzelne Geschäfte ihre Ausstellflächen widerrechtlich vergrößert haben.

Man sollte auch die **Basteigasse als Fußgängerzonen-Bypass** für den Radverkehr freigegeben. An der Einmündung (scharfes Eck!) auf den Kressenstein wäre sicherlich ein Spiegel für die Verkehrssicherheit hilfreich.

Im **Kressenstein** ging es vor über zehn Jahren in Sachen Verkehrsberuhigung und Aufwertung als innerstädtischer Bereich schon in großen Schritten voran. Undenkbar die Zeiten, in denen sich vom Bahnhof über die damalige Spinnerei bis hin zur Sutte eine mehrspurige „Stadtautobahn“ zog, die so viel Platz benötigte, dass die Fußgänger sich auf schmalste Gehsteige zwängen mussten und zum Überqueren der Straße an der nächsten Ampel viel Zeit einplanen mussten.

Durch die geschickte Umgestaltung sind heute Menschen gerne zwischen der Langgasse und dem nahen Fritz-Einkaufszentrum zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs und für die Gastronomie stehen neue attraktive Flächen zur Verfügung.

Bewegt man sich in diesem Bereich, stellt man schnell fest, dass Fußgänger heute Vorrang vor dem motorisierten Verkehr haben: Autofahrer verhalten sich konsequent rücksichtsvoll und halten für Fußgänger an, damit diese die schmale Fahrbahn überqueren können.

Wir sprechen uns daher dafür aus, **auf die noch vorhandenen Fußgängerampeln zu verzichten**, konkret auf die Ampel vor dem Photo Porst, die Ampel am Gasfabrikgässchen (Nähe Sparkasse) und die Ampel von der Kulmbacher Bank zur Stadtschänke (s. Oben).

Für den Autoverkehr ist die Verbindung vom Kino zur Kulmbacher Bank dennoch tückisch: Beim Kino denkt man als Autofahrer oft, dass die Durchfahrt relativ schnell möglich ist. Am Kino ist alles frei. Spätestens beim Photo Porst geht es dann nur noch im Stop-and-Go-Verkehr weiter bis zur Kulmbacher Bank. Wäre man gleich außenherum über die Sutte gefahren, wäre man schneller gewesen und hätte den Innenstadtbereich nicht mit dem Auto durchqueren müssen.

Auswärtige werden durch die Situation am Kino quasi direkt in die schmale Straße geführt.

Hier sollte der Verkehr durch **gezielte Verkehrsleitmaßnahmen konsequent über die Hans-Hacker- und die Heinrich-von-Stephan-Straße geführt** werden. Für die Autofahrer muss klar ersichtlich werden, dass der Innenstadtbereich nicht für den Durchgangsverkehr geeignet ist! Vielleicht würde eine Schwelle, wie sie in der Fritz-Hornschuch-Straße zu finden sind, auch beim Kino helfen.

Für den Radverkehr stadtauswärts ist diese Verbindung jedoch elementar: Derzeit ist es nur erlaubt, auf einem schmalen Radweg vom Kino stadteinwärts zu fahren. Stadtauswärts zu fahren ist verboten. Quasi ständig wird diese Regelung von vielen Radfahrern missachtet. Wir fordern, dass auch **auf dem Kressenstein das Radfahren in beide Richtungen erlaubt** wird.

Am derzeitigen Radweg vom Kino zur Kulmbacher Bank besteht ohnehin Handlungsbedarf: In Tempo30-Zonen sind nach StVO benutzungspflichtige Radwege nicht vorgesehen.

Die **Ausfahrt des Radweges durch das Fritz-Gelände auf die Hans-Hacker-Straße muss anders geregelt** werden, denn derzeit sind aus Richtung Fritz kommende Radfahrer gezwungen, zwei oder gar drei Fußgängerampeln mit sehr langen Wartezeiten zu queren. Die derzeitige, unübersichtliche und verwinkelte Radwegführung beinhaltet außerdem viele Gefahrenquellen. Wir fordern, dass Radfahrer sich in die aus dem Parkhaus kommende Autospuren bzw. spätestens vorne an der Auto-Ausfahrtampel mit einfädeln können.

In der **Hans-Hacker und EKU-Straße (Bahnunterführung)** fordern wir **Schutzstreifen auf der Fahrbahn**. Für geradeausfahrende Fahrzeuge sollte es unserer Meinung nach nur noch eine Fahrspur geben. **Vor den Ampeln sollten vorgezogene Radfahrer-Aufstellflächen** geschaffen werden, damit sich die ankommenden Radfahrer generell vor dem Autoverkehr platzieren können und somit gefahrlos abbiegen können, weil sie stets gut gesehen werden. Auf den Gehwegen sollte das Radfahren dennoch erlaubt bleiben.

Auch am ZOB besteht Handlungsbedarf: Derzeit gibt es keinen direkten, gefahrlosen Weg vom Bahnhof zum Omnibusbahnhof. Umsteiger von der Bahn auf die Regional- und Stadtbusse werden durch einen nicht barrierefreien Umweg über den ehemaligen Anterra-Parkplatz geführt. Praktisch alle Ortskundigen laufen jedoch direkt vom Bahnhof quer über die Straße zum Omnibusbahnhof. Wir fordern eine **zeitgemäße Gestaltung des Gehsteigs von der Bahnhofsampel zum Busbahnhof** und die **Schaffung eines legalen Durchgangs durch eine Bushaldebucht** mit Umlegung der entsprechenden Bushalte! Praktisch jeder Schüler läuft heute so. Man sieht es deutlich an den Wegespuren im „Feldweg-Gehsteig“ vor dem Busbahnhof in Richtung Bahnhof.

Neben obiger Situation sprechen noch mehr Gründe für Tempo 30 in der gesamten Heinrich-von-Stephan-Straße: Zum einen überqueren Fußgänger im gesamten Bahnhof- und Postbereich die Straßen nicht nur an den Ampeln (mit sehr langen Wartezeiten), zum anderen sollten Radfahrer auch hier auf der Fahrbahn fahren dürfen. Das derzeit vorhandene Radwegstück vom Bahnhof hin zum Bahnübergang – dort endet es dann im Nichts – ist für praktisch nutzlos und beinhaltet an der Ausfahrtstelle am Bahnübergang unnötiges Gefahrenpotential.

Am **Bahnhofplatz** sollte über die **Einrichtung einer Infotafel** mit einem Stadtplan bzw. einen Radwege-Landkreisplan und Informationen über Gastronomie, Einkaufs- und Übernachtungsmöglichkeiten nachgedacht werden.

Der erste Eindruck nach dem Aussteigen aus den Zügen gibt wenig her. Nahezu ganzjährig wird der

Main-Radweg von internationalen Radurlaubern befahren. Dieser Radweg wurde vom ADFC mit der Höchstnote ausgezeichnet und gehört zu den schönsten Radfernverbindungen Deutschlands. Des Weiteren sollte der **gepflasterte Einbahn-Bereich vor dem Bahnhof für Radler in beide Richtungen befahrbar** sein.

Am **Bahnübergang** an der Kronacher Straße fordern wir die **Schaffung einer Querungshilfe** (z.B. rote Fahrbahnmarkierung) für Radfahrer und Fußgänger. Durch Markierungsmaßnahmen sollten Autofahrer, die den Bahnübergang passieren, sofort erkennen, dass links und rechts ein Bereich für Fußgänger freigehalten werden muss! Auch über den Bahnübergang ist **Tempo 30** absolut sinnvoll, damit der motorisierte Verkehr auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer **mehr Rücksicht** nimmt. Radfahrer, die aus Richtung Kronacher Straße kommen, müssen außerdem wieder die Möglichkeit haben **geradeaus in Richtung Sutte weiterzufahren**.

Am **Schwedensteg** sollte bereits ab der Berliner Brücke Tempo 30 gelten. Hier gibt es ständigen Parkplatzverkehr mit Bussen, Wohnmobilen, Lkws und Pkws. Am Seniorenzentrum „Mainpark“ mit nahezu 200 Bewohnerinnen und Bewohnern mit altersbedingten Einschränkungen, zahlreichen Beschäftigten, ständigem Besucherverkehr und medizinischen Noteinsätzen ist Tempo 30 unverzichtbar. (vgl. auch StVO §45 „...Benutzung von Straßen in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten...“)! Außerdem wird dieser Abschnitt bis zur Sutte gerne von Radfahrern, die von der Flutmulde/Blaich und vom Radweg, der am Pörbitscher Weg endet, Richtung Innenstadt, Gasfabrikgässchen, Einkaufscenter Fritz und Bahnhof, genutzt.

Auch im schmalen **Pörbitscher Weg** ist Tempo 30 unbedingt erforderlich! Diese Verbindung wird immer noch für Zufahrten aus Richtung Untersteinach in die Geschäfte in der Albert-Ruckdeschel-Straße verwendet. Hier sollte auch über Möglichkeiten nachgedacht werden diese Bereich und v.a. auch das Wohngebiet Blaich weiter vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Wie suchen den Dialog

Wir würden uns freuen, wenn Sie bzw. ein Vertreter der Stadt Kulmbach zu einem unserer Verkehrsclub-Treffen – jeweils am ersten Mittwoch im Monat ab 19:45 Uhr im Nebenraum der „Feuerwache“ – zu unseren Forderungen Stellung beziehen würden. Wir freuen uns auch jederzeit über ein informelles Treffen, um gemeinsam über einige Details zu reden.

Langfristig wären wir sehr daran interessiert, wenn die Stadt Kulmbach in zukünftigen Verkehrsfragen den Dialog mit unserer Gruppe sucht und sich auch unsere Standpunkte zu Herzen nimmt. Eine Möglichkeit wäre die Anhörung bei Planungen, analog der Träger öffentlicher Belange. Ich kann mich nur wiederholen: unsere Anregung sind allein aus Beobachtungen bzw. direkt aus der Benutzung der Straßen und Wege in der Stadt Kulmbach geboren, sowie in Kenntnis der aktualisierten gesetzlichen Regelungen (StVO, VwV zur StVO, ERA, ...).

Für den Radverkehr gibt es im stadtnahen Bereich und im Hinblick auf den Radtourismus noch viele Entwicklungsmöglichkeiten. Hier wollten wir uns aber bewusst auf die Situation in der Innenstadt konzentrieren.

Mit freundlichen Grüßen

Johannes Faßold, VCD

Jürgen Tesarczyk, ADFC