

1 Grundlagen

1.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die Stadt Bayreuth hat ca. 71.500 Einwohner, ist Sitz der Regierung, wirtschaftliches und kulturelles Zentrum Oberfrankens. Die touristische Bedeutung der Stadt und die potenzielle Nachfrage nach fahrradbezogenen Angeboten für Touristen und Gäste der Stadt ist als hoch einzuschätzen.

Die Festlegung, Untersuchung und Maßnahmenplanung für ein Haupttroutennetz für den Alltagsverkehr steht im Mittelpunkt des vorliegenden Radverkehrskonzeptes für die Stadt Bayreuth. Hinzu kommen weitere ausgewählte Bausteine für die Entwicklung einer fahrradfreundlichen Stadt Bayreuth.

Die Radwegekarte aus dem Jahr 2010 der Stadt Bayreuth weist über 200 km Radverkehrsführungen auf straßenbegleitenden und selbständigen Radverkehrsanlagen sowie in verkehrsarmen Straßen und auf Wirtschaftswegen aus. Als touristisch bedeutsam sind 12 regionale und überregionale Radrouten dargestellt, darunter der Main-Radweg. Die Region Bayreuth, bestehend aus Stadt und Landkreis, vermarktet darüber hinaus den Radring Bayreuth, eine über ca. 100 km verlaufende Freizeitroute mit Schleifen entlang der Sehenswürdigkeiten der Region.

Die Stadt Bayreuth ist Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK) und hat sich zum Ziel gesetzt, das Radverkehrskonzept aufbauend auf den Empfehlungen des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) als Leitlinie für die zukünftige Förderung des Radverkehrs zu betrachten.

Vor diesem Hintergrund ist es Zielsetzung und Aufgabenstellung für das hier vorliegende Konzept:

- die bestehende Situation unter dem Aspekt der angestrebten Radverkehrsförderung zu bewerten,
- bisher ergriffene Aktivitäten aufzugreifen, zu bewerten und im Rahmen des zu entwickelnden Gesamtkonzeptes sinnvoll einzubeziehen,
- das bisherige Netz der Radverkehrsverbindungen einer Plausibilitätskontrolle zu unterziehen und auf Grundlage einer Quell-Zielanalyse weiter zu entwickeln,
- aufbauend auf diesem Netz den Handlungsbedarf zur Verbesserung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung des aktuellen Erkenntnisstandes zur Radverkehrsführung (aktuelle Regelwerke, StVO) aufzuzeigen,
- dabei auch die Verbesserung bestehender Radverkehrsanlagen und die Situation an Knotenpunkten unter Beachtung der Anforderungen der übrigen Verkehrsteilnehmer einzubeziehen,

- den Bedarf für eine Verbesserung im Bereich des Fahrradparkens und des Bike-&-Ride zu ermitteln,
- im Sinne einer Radverkehrsförderung als System für Bayreuth geeignete weitere Vorschläge für die Öffentlichkeitsarbeit und für Serviceangebote zu benennen,
- im Rahmen einer Unfallanalyse die Problemschwerpunkte im Radverkehrsnetz aufzudecken und
- den Handlungsbedarf für die Etablierung bzw. Weiterentwicklung eines Fahrradleitsystems zu ermitteln.

Mit dem auf einen Zeitrahmen bis etwa 2020 auszulegenden Radverkehrskonzept soll

- eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung der Stadt Bayreuth in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln gegeben werden und
- die Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen städtebaulichen Aktivitäten der Stadt ermöglicht werden.

1.2 **Beteiligungsprozess**

Abstimmung mit der Stadtverwaltung

Das Konzept wurde in enger Abstimmung mit der der Stadt Bayreuth erarbeitet.

Neben einem Austausch von Zwischenergebnissen per E-Mail und Telefon wurden im Rahmen von fünf Vorort Terminen mit der Verwaltung Lösungen diskutiert und das weitere Vorgehen besprochen. Zum Starttermin und dem Abschlusstermin wurde der Teilnehmerkreis um Vertreter u. a. von Stadtmarketing, Tiefbauamt, Straßenbauverwaltung und Polizei erweitert.

Terminübersicht (z. T. erweiterter Kreis):

1. Starttermin	07.03.2013
2. Verwaltungstermin	06.05.2013
3. Verwaltungstermin	10.06.2013
4. Verwaltungstermin	24.09.2013
5. Abschlusstermin	27.02.2014

Radverkehrs-Workshops

Im Rahmen zweier Workshops (12.07.2013 / 08.11.2013) wurde ein größerer Kreis fachlich interessierter Öffentlichkeit und Politikvertreter beteiligt und die jeweiligen Zwischenergebnisse diskutiert. Der Teilnehmerkreis beider Workshops setzte sich aus folgenden Gruppen zusammen:

- Stadt Bayreuth
 - Stadtplanungsamt, Fahrradbeauftragter
 - Stadtbaureferat
 - Tiefbauamt
- Stadtratsmitglieder
 - Fraktion CSU
 - Fraktion SPD
 - Fraktion FDP
 - Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen
 - Fraktion Bayreuther Gemeinschaft
- Landkreis Bayreuth
 - Fahrradbeauftragter
- Bayreuth Marketing & Tourismus GmbH
- Polizei Bayreuth
- ADFC Bayreuth
- VCD Bayreuth
- Verkehrswacht Bayreuth
- BVB Bayreuther Verkehrs- und Bäder-GmbH
- Radlerinitiative Bayreuth
- Universität Bayreuth
 - Vertretung Universität
 - Studentische Vertretung
- Vertreter dreier Stadtradeln-Gruppen

Die Themenschwerpunkte des **1. Workshops am 12.07.2013** wurden an Thementischen bearbeitet. So hatte jeder Teilnehmer die Möglichkeit sich zu jedem Thema zu äußern. Folgende Themenbereiche wurden behandelt:

1. Mit dem Fahrrad-Cityring besser um und in die Innenstadt!?
2. Wie Knotenpunkte durchlässig und sicher machen?
3. In Bayreuth mit dem Fahrrad zur Arbeit, zur Uni und zur Schule - was ist zu tun?
4. Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung – mitfahren, mitreden und mitentscheiden

Der **2. Workshop am 08.11.2013** diente der Diskussion von Planungsergebnissen, des Leitbildes für ein Fahrradfreundliches Bayreuth und der Prioritätenreihung. In drei Arbeitsgruppen diskutierten die Teilnehmer Lösungen und gaben Anregungen. Themenbereiche des 2. Workshops waren:

1. Leitbild, Fahrradfreundliches Bayreuth 2014
2. Maßnahmenprogramm 2014, Umsetzung baulicher Lösungen
3. Sofortmaßnahmen für den Beschluss Fahrradfreundliches Bayreuth 2014

Die Protokolle der Radverkehrswshops sind im Anhang beigelegt.

Politische Beteiligung

Auf politischer Ebene wurde das Radverkehrskonzept im Juni 2013 mit einem Zwischenstand in der Stadtratskommission für Rad- und Fußwegeplanung vorgestellt.

Vertreter politischer Fraktionen waren überdies an den Radverkehrswshops beteiligt und hatten somit die Gelegenheit den Planungsprozess zu verfolgen und sich einzubringen.

1.3 Gründe zur Förderung des Radverkehrs

Die verstärkte Nutzung des Radverkehrs bietet neben Aspekten eines umweltschonenden städtischen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung können diese positiven Effekte insbesondere dann greifen, wenn es gelingt, im Stadtverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen. Die Vorteile einer Fahrradförderung werden im Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung eingehend dargelegt (www.nrvp.de).

Das Fahrrad eröffnet allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine eigenständige Mobilität

- Fast jeder kann das Fahrrad als preisgünstiges, individuell und zeitlich flexibles Verkehrsmittel nutzen.
- In einer fahrradfreundlichen Verkehrsumwelt können sich auch Kinder, Jugendliche und ältere Menschen auf dem Fahrrad leichter und sicherer bewegen. Sie sind in geringerem Maß darauf angewiesen, sich durch Verwandte oder Bekannte mit dem Auto fahren zu lassen.

Das Fahrrad bietet die kosteneffizienteste Form der Mobilität in den Städten und sichert die Funktionsfähigkeit des notwendigen Wirtschaftsverkehrs

- Die Stadt Bayreuth kann durch Radverkehrsförderung die Mobilitätsanforderungen vor allem im Kurzstreckenbereich bis etwa 5 km kostengünstig ausbauen. Die Investitionskosten für Radverkehrsanlagen bzw. zur Herrichtung durchgängiger Radrouten und deren Pflege sind im Vergleich zu den Wegkosten anderer Verkehrsarten, wie z. B. Kfz, in Bezug auf die Fahrleistung ausgesprochen günstig. Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrradnutzung sind häufig relativ schnell realisierbar.
- Eine Verlagerung des Anteils von Pkw-Kurzstreckenfahrten auf den Radverkehr entlastet nicht nur die Straßen, sondern auch den vor allem den recht knappen Parkraum.

Das Fahrrad ist das ideale städtische Verkehrsmittel

- Der Radverkehr benötigt zum Fahren und Parken im Vergleich zum Autoverkehr nur wenig Platz. Auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes können 8 bis 10 Räder abgestellt werden.
- Radfahrer tragen zur Belebung des Stadtbildes und zur Steigerung der sozialen Kontrolle bei, denn sie sind für andere „sichtbare“ Verkehrsteilnehmer.
- Radfahren spart dem Nutzer Zeit und Geld. Es ist individuell und zeitlich flexibel. Im innerstädtischen Verkehr bis etwa 4 km ist das Fahrrad dem Auto von Haus zu Haus zeitmäßig oft überlegen.

- Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für alle Jahreszeiten und auch für unterschiedliche Witterungsbedingungen. Selbst im Winter nimmt der Alltagsradverkehr - entgegen verbreiteten Einschätzungen - nur geringfügig gegenüber durchschnittlichen Sommermonaten ab.

Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor

- Das Fahrrad ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor, der zur Stabilisierung und Förderung lokaler und regionaler Wirtschaftsstrukturen beiträgt. Dieses Potenzial ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft.
- Der Fahrradtourismus gewinnt weiter an Bedeutung und hat sich in vielen Regionen als wichtiger Wirtschaftsfaktor erwiesen. Knapp 5 Mio. Deutsche haben 2009 einen Radurlaub mit mindestens einer Übernachtung unternommen. Im Inlandsurlaub nutzt etwa die Hälfte der Deutschen das Fahrrad vor Ort. Seit bekannt ist, dass Fahrradtouristen im Schnitt mehr Geld vor Ort ausgeben als Autoreisende, und in manchen Regionen ein erheblicher Teil der Übernachtungen (z. B. ein Drittel im Münsterland) auf Fahrradtouristen entfällt, werden diese zunehmend umworben.
- Die europäische Fahrrad-Industrie beschäftigt gemeinsam mit dem Handel etwa 30.000 Mitarbeiter. Im Jahr 2007 wurden in Deutschland ca. 2,4 Mio. Fahrräder produziert. Beim Fahrradhandel verzeichnet besonders der Fachhandel eine erfreuliche Entwicklung. Immer mehr Fahrräder werden beim Fachhandel nachgefragt, der Anteil liegt derzeit bei fast 60 %. Beratung und guter Service werden honoriert.
- Radler stärken den innerstädtischen Einzelhandel. In dem Projekt „Einkaufen mit dem Fahrrad“ in Kiel wurde aufgezeigt, dass die Rad fahrende Kundschaft eher vor Ort einkauft und damit die gewachsenen Einzelhandels-Standorte stärkt. Die Rad-Einkäufer entscheiden sich in der Regel bewusst für das Einkaufen mit dem Fahrrad, kommen häufiger in die Geschäfte und geben auch mehr Geld aus.
- Bike & Ride-Plätze erweitern den Einzugsbereich von Haltestellen von Bussen und Bahnen im Vergleich zu einem fußläufigen Einzugsbereich. Im Vergleich zum Park & Ride für Pkw-Nutzer liegen die Investitionskosten für die Fahrradabstellbereiche deutlich niedriger.

Regelmäßiges Radfahren ist gesund

- Regelmäßiges Radfahren beugt Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems vor, trägt zur Vermeidung von Übergewicht und zur Stärkung des Immunsystems bei. Schon eine halbe Stunde täglichen Radfahrens, sei es auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit, kann den Blutdruck senken und das Risiko von Herz-Kreislauf Erkrankungen verringern. Radfahren verbessert die funktionelle Leistungsfähigkeit des Organismus und schont die Gelenke.
- Kinder, die das Fahrrad regelmäßig zum Spiel und zur Fortbewegung nutzen, entwickeln besser als häufig mit dem Pkw transportierte Kinder Motorik, Konzentrationsvermögen sowie den Gleichgewichts- und Orientierungssinn.
- Eine verbesserte Gesundheit und ein höheres subjektives Wohlbefinden kommen auch den Arbeitgebern zugute. In Betrieben, die die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg unterstützen, sank die Zahl der Krankheitstage der Mitarbeiter, die statt mit dem Kfz mit dem Rad zur Arbeit kamen, um die Hälfte. Dementsprechend reduzierten sich auch die Krankheitskosten der Verwaltungen, Betriebe und Krankenkassen.
- Durch regelmäßiges Radfahren werden durch die positiven Gesundheitseffekte zusätzlich die gesellschaftlichen Kosten minimiert. Dies wurde in Studien in Norwegen und Finnland belegt.¹

Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zum Umweltschutz

- Radfahren ist leise, verbraucht keine fossile Energie und belastet Stadt und Umwelt nicht mit Schadstoffen. Es ist neben dem zu Fuß gehen die stadtverträglichste Fortbewegung. Damit trägt es zur Verbesserung der Lebensqualität sowie zur Erreichung der Reduktionsziele bei Schadstoffen bei. Im Nationalen Radverkehrsplan werden an Hand von Modellrechnungen die erheblichen Beiträge einer verstärkten Fahrradnutzung zur Minderung der Kfz-bedingten Schadstoffemissionen aufgezeigt.

Würden beispielsweise die Hälfte aller Pkw-Fahrten unter fünf Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, würde dies eine bundesweite Ersparnis von jährlich 4,5 Mio. Tonnen CO₂ bedeuten. Dieser Wert entspricht etwa dem jährlichen CO₂-Verbrauch aller Privathaushalte in Berlin².

¹ <http://www1.adfc.de/Gesundheit/Gesund-bleiben/Studie-Radfahrer-und-das-Gesundheitssystem/Jeder-Radfahrer-erspart-dem-Gesundheitssystem-1200-Euro> vom 10.08.2013

² Pressemitteilung der AGFS-NRW vom März 2007