

### 3 Radverkehrsnetzplanung

Radverkehrsnetzplanung ist Angebotsplanung. Sie orientiert sich an vorhandenen und zukünftigen Quellen und Zielen der Stadt Bayreuth und den diese verbindenden Wunschlinien. Das Radverkehrsnetz erschließt flächenhaft das gesamte Stadtgebiet und bietet Verbindungen in das Umland. Primäres Ziel sind sichere Radverkehrsverbindungen im Stadtgebiet,

- die eine gute Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen des täglichen Bedarfs – **im Alltagsverkehr** – ermöglichen, unter Berücksichtigung der Anschlüsse benachbarter Umlandgemeinden, und
- die **im Freizeitverkehr und für Touristen** attraktive Routenführungen erlauben, unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen und vermarkteten Themenradwege.

Die nachfolgende Definition von Funktionalitäten des Radverkehrsnetzes Bayreuth bezieht sich unabhängig vom Fahrtzweck

- auf die Priorisierung als **Haupt- oder Nebenrouten** und
- auf die Lage bzw. Funktion der Netzverbindungen in Bezug auf das Zentrum der Stadt als **Radial- oder Tangentialrouten**.

Beide Funktionalitäten müssen aus der Stadtstruktur und den gewünschten Quelle-Ziel-Beziehungen des Radverkehrs heraus begründet werden können.

#### 3.1 Grundsätze und Standards des Radverkehrsnetzes

Wichtigste Grundlage einer wirksamen Förderung des Radverkehrs ist ein **flächenhaftes Radverkehrsnetz** für den Alltagsverkehr. Das Radverkehrsnetz soll möglichst **direkte und attraktive Verbindungen** zwischen wichtigen Quellen wie Wohnvierteln und Zielen wie größeren Arbeitsstätten, Schulen, zentralen Versorgungs- und Dienstleistungsbereichen schaffen.

##### 3.1.1 Grundsätze

Zur Sicherung der Qualität des Radverkehrsnetzes werden Leitlinien, Grundsätze und Qualitätskriterien auf der Grundlage von Regelwerken und Praxiserfahrungen formuliert.

##### Leitlinien

- Das Radverkehrsnetz ist ein Alltagsnetz unter Berücksichtigung des Freizeitverkehrs und touristischen Radverkehrs.
- Das Radverkehrsnetz berücksichtigt die Anforderungen aller Nutzergruppen wie Kinder und Jugendliche, Erwachsene, ältere Menschen und Freizeitradler gleichermaßen.
- Das Radverkehrsnetz bietet sichere, bequeme und direkte Wege.

- Das Radverkehrsnetz ist mit regionalen und touristischen Netzen verknüpft.

### Anforderungen wichtiger Nutzungsgruppen

Grundsätzlich haben alle Radfahrerinnen und Radfahrer das Bedürfnis, sicher und störungsfrei voran zu kommen. Die in der planerischen Praxis zu berücksichtigenden Nutzergruppen (vgl. Tabelle 2) unterscheiden sich hinsichtlich

- der Fähigkeit, komplexe Verkehrssituationen zu bewältigen,
- der gewünschten Fahrgeschwindigkeiten,
- der Zweckorientierung der Fahrt (zielorientiert oder routenorientiert),
- der Anforderungen an die Sicherheit im öffentlichen Raum (soziale Sicherheit) sowie
- der Nutzung unterschiedlicher Fahrzeuge (z. B. Fahrräder mit Anhängern oder Trailern zum Kindertransport).

Eine Übersicht der Anforderungen wichtiger Nutzergruppen zeigt nachstehende Tabelle.

Anforderungen	Alltagsradverkehr			Freizeitradverkehr		
	Kinder/ Jugendliche	Erwach- sene	Ältere Men- schen	Freizeit- radfahrer/ Rad- touristen	Sportrad- fahrer	Moun- tain- biker
soziale Sicherheit	●	●	●	○		
Trennung vom Kfz- Verkehr	●	○	●	●		○
geringe Umwege	●	●	○			
ebene, gut befestigte Oberflächen	●	●	●	○	●	
zweispurig befahrbar (z.B. durch Anhänger)		●	○	●		
landschaftliches Erlebnis				●		○
hohe Fahrgeschwindigkeit		○			●	
unbefestigte Trasse						●
Steigungs- und Gefälle- strecken						●
Wegweisung	○	○	○	●		●
		●= sehr wichtig				
		○= anzustreben				

Tabelle 2: Spezifische Anforderungen wichtiger Nutzergruppen (FGSV 2002)

Neben den Anforderungen verkehrsgewandter Radfahrerinnen und Radfahrer, die im Alltagsradverkehr schnelle und direkte Wege wie z. B. zur Arbeit und zur Aus-

bildung bevorzugen, sind die besonderen Anforderungen folgender Gruppen zu berücksichtigen:

Für **Kinder und Jugendliche** fördert die Möglichkeit, ihre Wege mit dem Rad eigenständig zurücklegen zu können, die Entwicklung von Gesundheit und Selbständigkeit. Zwei Drittel der Mädchen und Jungen verfügen im Alter von etwa 4 Jahren bereits über ein Fahrrad. In der Radverkehrsnetzplanung muss auf die Sicherung des Radverkehrs zwischen Wohn- und Schulstandorten sowie zu Spielorten und Freizeiteinrichtungen geachtet werden.

**Ältere Menschen** nutzen das Fahrrad in vielfältiger Weise und zunehmend in der Freizeit. Sie benötigen ebene Oberflächen mit hoher Griffbarkeit. Bei einer Wahlmöglichkeit ziehen viele eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung vor. Bedeutsam ist für diese Gruppe die Gewährleistung der Sicherheit im öffentlichen Raum (soziale Kontrolle).

**Freizeitradlerinnen und -radler**, darunter sind auch sportlich weniger Geübte, Familien mit Kindern und ältere Menschen, erwarten vor allem ein gut befahrbares und abseits der Hauptverkehrsstraßen liegendes, verknüpftes Wegenetz und eine verlässliche Wegweisung. Die Wegführung selbst sollte sich erlebnisorientiert gestalten.

**Radtouristen** benötigen umwegarme überregionale Radverkehrsverbindungen, die der Überbrückung größerer Entfernungen dienen. Radtouristen erwarten vor allem ein gut befahrbares Radverkehrsnetz abseits der Hauptverkehrsstraßen, verlässliche Wegweisung, ausreichend breite Wege, gut befestigte Oberfläche, ein landschaftlich interessantes und abwechslungsreiches Umfeld.

### 3.1.2 Standards und Qualitätskriterien

Grundlage für die Definition der Qualitätsstandards für das Radverkehrsnetz der Stadt Bayreuth sind vor allem die nachstehenden Regelwerke, in denen der Stand der Technik dargelegt ist.

- Hinweise zum Fahrradparken (Ausgabe 2012)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
- Richtlinie für integrierte Radverkehrsnetzgestaltung (RIN 2008)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)
- Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (HSRa 2005)
- Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002)

Der Entwurf der Radverkehrsanlage muss die **Verkehrssicherheit** und die **Qualität des Verkehrsablaufs** gewährleisten bzw. verbessern. Die sich daraus ergebenden Anforderungen sind in nachfolgender Tabelle zusammengestellt.

Anforderung	Umsetzung
<b>Verkehrssicherheit des Radverkehrs</b>	
objektive Verkehrssicherheit	Wahl von Führungsformen mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und guter Begreifbarkeit
	Gewährleistung guter Sichtverhältnisse (Sichtfelder der Verkehrsteilnehmer), Erkennbarkeit der baulichen Gegebenheiten und ortsfester Beleuchtung
	Bauliche Ausführung mit geringem Sturz- und Gefährdungsrisiko wie z. B. ausreichende Griffbarkeit, Vermeidung von Rillen und Kanten, Absturzsicherung
	Berücksichtigung der Voraussetzungen für einen qualitativ guten Erhaltungs- und Betriebszustand
subjektive Verkehrssicherheit	Vermeidung von Situationen, in denen sich der Nutzer gefährdet oder überfordert fühlt
	Wahl von Führungsformen mit geringer Abhängigkeit vom Verhalten anderer
<b>Qualität des Verkehrsablaufs im Radverkehr</b>	
Berücksichtigung von unterschiedlichen Geschwindigkeiten	Ermöglichen von Überholungen
	Minderung möglicher Störeinflüsse
Minimierung des Kraftaufwandes	Oberflächen mit geringem Rollwiderstand
	Minimierung von Umwegen
	Minimierung vermeidbarer Steigungen
	Minimierung unnötiger Halte (z. B. durch koordinierte Lichtsignalanlagen)
Minimierung von Zeitverlusten	optimierte Gestaltung von Knotenpunkten und Überquerungsanlagen

Anforderung	Umsetzung
	optimierte Signalisierung
	Gewährleistung aller Fahrbeziehungen an den Knotenpunkten

Tabelle 3: Grundlegende Entwurfsanforderungen (Quelle: ERA 2010, Tab. 4)

Konkrete Qualitätsstandards, die unmittelbar dem Entwurf der Radverkehrsanlagen mit unterschiedlichen Führungsformen zuzuordnen sind, enthält das Kapitel *Aktueller Erkenntnisstand zur Radverkehrsführung* (Kap.2).

**Ein Radverkehrsnetz soll im Grundsatz möglichst die folgenden Anforderungen in Bezug auf Führung und Gestaltung der Verbindungen erfüllen:**

- Einprägsame Streckenführung mit möglichst wenigen und gut "merkbar" Richtungsänderungen.
- Verlauf durch ein attraktives städtebauliches bzw. landschaftlich reizvolles Umfeld mit hoher Erlebnisqualität.
- Direkte Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele im Verlauf der Route zur Erhöhung der Erschließungsqualität.
- Bevorzugung von Führungen über verkehrs- und emissionsarme Straßen, soweit andere wichtige Anforderungen damit vereinbar sind.
- Sicherstellung einer durchgängigen, attraktiven Befahrbarkeit, z. B. auch Überquerung von Hauptverkehrsstraßen.
- Streckenführung über vorhandene und möglichst im Bestand gut nutzbare Straßen und Wege, die bereits ausgewählte Verbindungen für den Radverkehr darstellen.
- Führung über höher belastete, für den Kfz-Verkehr bedeutsame Straßen im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich nur mit Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs.
- Zügige Trassierung der Wege für situativ angemessene Entwurfsgeschwindigkeiten, im Streckenbereich abseits von Knotenpunkten etwa 30 km/h.
- Bei straßenbegleitenden und selbständigen Radwegen ausreichende Breite für das Nebeneinanderfahren und das Überholen von Radfahrern ohne Benachteiligung oder Gefährdung der Fußgänger.
- Kein "Ausklammern" von Radverkehrsführungen in Problembereichen.
- Bauliche Anforderungen (siehe auch nachstehend):

- Für Radfahrer gut befahrbarer Belag aller Verkehrsflächen und stoßfreie Übergänge z. B. bei Bordabsenkungen, Vermeidung verschiedener Neigungen, Einsatz von Formsteinen.
- Ständige behinderungs- und gefährdungsfreie Benutzbarkeit durch Unterhaltung und Erneuerung, insbesondere Reinigung, Winterdienst, Grünschnitt und Ausbesserung schadhafter Beläge.
- Beleuchtung vor allem bei im Schüler- und Berufsverkehr frequentierten Routen, da diese Strecken jahreszeitbedingt oft im Dunkeln zurückgelegt werden.

Nachfolgend werden die sieben wichtigsten baulichen Qualitätsanforderungen kurz beschrieben.

- 1. Oberflächenbeschaffenheit**
- 2. Bauausführung, Hindernisfreiheit**
- 3. Barrierefreiheit**
- 4. Beleuchtung**
- 5. Wegweisung**
- 6. Verknüpfung mit dem ÖPNV**
- 7. Reinigung, Winterdienst**

### **Oberflächenbeschaffenheit**

Die Oberflächen der Radwege müssen möglichst glatt und eben (geringer Rollwiderstand) und überwiegend allwettertauglich sein. Bei wassergebundenen Decken müssen diese im guten Zustand sein (keine Pfützenbildung).



Bild 17: Gute Oberflächenbeschaffenheit (Oder-Neiße-Radweg)

### **Bauausführung, Hindernisfreiheit**

Bei der Bauausführung muss auf Qualität geachtet werden. Dazu zählen z. B. stoßfreie Bordabsenkungen sowie das Vermeiden von Unterbrechungen des Radwegbelags an Einmündungen und Grundstückszufahrten. Ferner sind Radverkehrsverbindungen von Hindernissen wie Pfosten, Mülltonnen, Geschäftsauslagen etc. freizuhalten.



Bild 18: Geh- und Radwegüberfahrt (Braunschweig)

### Barrierefreiheit

Barrierefreie Wegeführungen sind ein wesentliches Qualitätskriterium für den Fahrkomfort. Dazu zählen sichere Befahrbarkeit auch mit Anhänger, Gepäck und Tandem, keine Schiebestrecken mit Treppen, möglichst keine Umlaufsperrn. Falls diese aus Sicherheitsgründen notwendig sind, müssen sie befahrbar sein.



Bild 19: Befahrbare Umlaufsperr (Ruhrtalradweg)

### Beleuchtung

Eine wirksame Ausleuchtung unterstützt in der dunklen Jahreszeit das Sicherheitsempfinden, besonders für den morgendlichen Schul- und Berufsverkehr. Die Haupttrouten des Radverkehrs müssen möglichst durchgängig beleuchtet sein.



Bild 20: Gut beleuchtete Hauptverbindung (Marl)

### Wegweisung

Die Wegweisung dient der Orientierung und dem sicheren Auffinden eines Zieles. Notwendig sind leicht verständliche, gut erkennbare und lesbare, zielorientierte Wegweisung nach einheitlichem Standard (FGSV-Standard) für den Alltags- und Freizeitverkehr, die jährliche Kontrolle der Wegweisung sowie die kontinuierliche Pflege des Wegweisungskatasters.



Bild 21: Zielorientierte Wegweisung

### Verknüpfung mit dem ÖPNV

Zu den Qualitätsstandards gehören: ÖPNV-Verknüpfungen am Bahnhof, empfohlen ist die Einrichtung einer Fahrradstation, verbunden mit Serviceeinrichtungen rund ums Fahrrad, möglichst überdachte Bike&Ride-Anlagen an Ende- und wichtigen Umsteigehaltstellen sowie gute und sichere Zuwegungen der Haltestellen.



Bild 22: Fahrradparkhaus am Bahnhof

### **Reinigung, Winterdienst**

Wichtige Radverkehrsverbindungen müssen regelmäßig von Glas, Unrat usw. gereinigt und im Winter von Schnee befreit werden. Notwendig ist die Berücksichtigung in Reinigungs- und Räumplänen des Fuhrbetriebes mit hoher Priorität.



Bild 23: Kehmaschine für Radwege (Braunschweig)

## 3.2 Stadt- und Verkehrsstruktur

Vorliegende Konzepte der Stadtentwicklung, insbesondere der Flächennutzungsplan 2008 und die zugehörigen Begründungen zeigen die Stadtstrukturen hinsichtlich Verteilung der vorhandenen und geplanten Siedlungsbereiche, der Wohnbevölkerung, der Bevölkerungsdichte und Zentrenentwicklung auf. Dieses sind Aspekte der Stadtentwicklung, die zusammen mit den verkehrlichen Rahmenbedingungen für die Radverkehrsnetzplanung von großer Bedeutung sind.

Grundsätzlich ist die Stadtstruktur Bayreuths durch folgende Randbedingungen und Potenziale für die Radverkehrsnachfrage geprägt:

- Überwiegend flache Topografie mit allenfalls mäßigen (geschätzt ca. 3 bis 5 %) oder kurzen Anstiegen im besiedelten Teil des Stadtgebietes; zwischen Zentrum und umliegenden Höhenzügen allerdings bis ca. 100 m Höhenunterschied
- Mit Rad- und Fußwegen und als Grünzüge erschlossene Bach- und Flusstäler (u. a. Roter Main, Aubach/Röhrensee, Mistel, Steinach)
- City mit hoher Einwohner-, Arbeitsplatz- und Verkaufsflächendichte sowie zahlreichen kulturellen Zielpunkten
- Universität Bayreuth (Stadtbezirk Oberkonnersreuth im Südosten) mit ca. 13.000 Studierenden
- Vier Stadtbezirke mit ca. 3- bis 5-fach überdurchschnittlicher Bevölkerungsdichte: City, Altstadt, Hammerstatt/St. Georgen und Meyernberg

Die genannten verdichteten Stadtbezirke (zusammen ca. 30 Tsd. EW) bilden mit dem Industriegebiet im Norden eine verkehrlich bedeutsame Südwest-Nordost-Achse im Stadtgebiet.

Die Entwicklungsachsen gemäß Flächennutzungsplan zeigen grob eine naheliegende Grundstruktur für das Hauptradverkehrsnetz unter Berücksichtigung der Hauptwohn-, Gewerbe- und Industriegebiete auf (Bild 24).

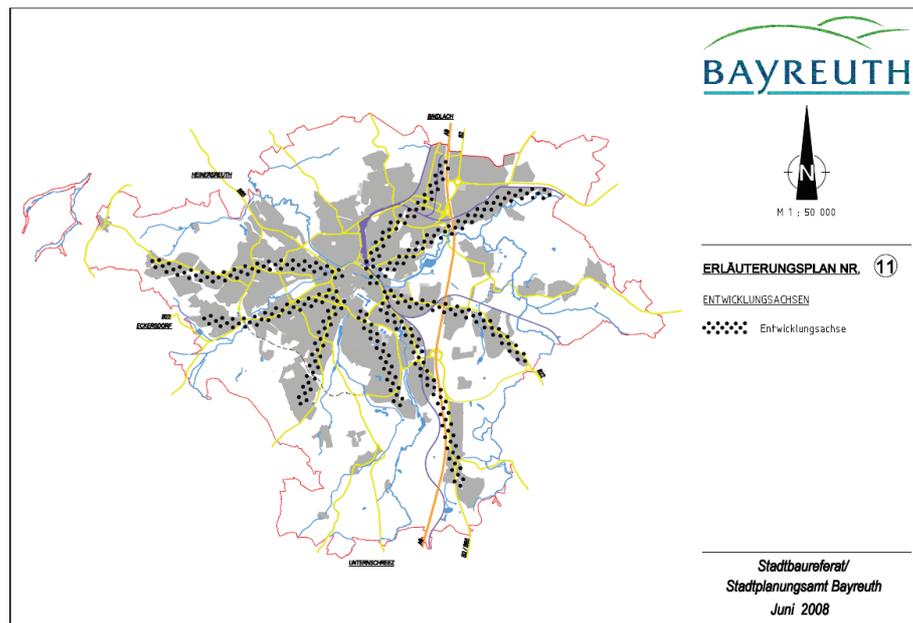


Bild 24: Entwicklungsachsen des Flächennutzungsplans 2008 (Stadt Bayreuth)

Die Ausstattung mit Radverkehrsanlagen zeigen verschiedene Bestandspläne des Stadtbaureferates:

**Die Radwegekarte 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 im Stadtgebiet gleichwohl auf wenigen Trassen gebündelt verlaufen (Bild 25).
- Die Region Bayreuth<sup>8</sup> vermarktet darüber hinaus den Radring Bayreuth<sup>9</sup>, mit in der Summe über ca. 100 km Freizeitrouten entlang der Sehenswürdigkeiten in Bayreuth und Umland, die sich in einen „Inneren Ring“ und sieben „Äußere Schleifen“ aufteilen.
- Der Innere Ring hat unzweifelhaft eine hohes Potenzial im Alltagsradverkehr, da er die Innenstadt am nördlichen Rand attraktiv mit verschiedenen bevölkerungsreichen Stadtbezirken, Alltagszielen und dem Universitäts-Campus in einer 12,5 km langen Schleife autofrei, steigungsarm und zum Teil auch kreuzungsfrei miteinander und untereinander verbindet (ehemalige Bahntrasse).

<sup>8</sup> Die Region Bayreuth betreibt ein gemeinsames Regionalmanagement für die kreisfreie Stadt Bayreuth und den Landkreis Bayreuth mit 33 Gemeinden, u. a. im Tourismus.

<sup>9</sup> Der Radring Bayreuth ist ein Gemeinschaftsprojekt der Regionalmanagement Stadt und Landkreis Bayreuth GbR, der Bayreuth Marketing & Tourismus GmbH, der Stadt und des Landkreises Bayreuth, des ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad- Clubs e.V. und des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) e.V.

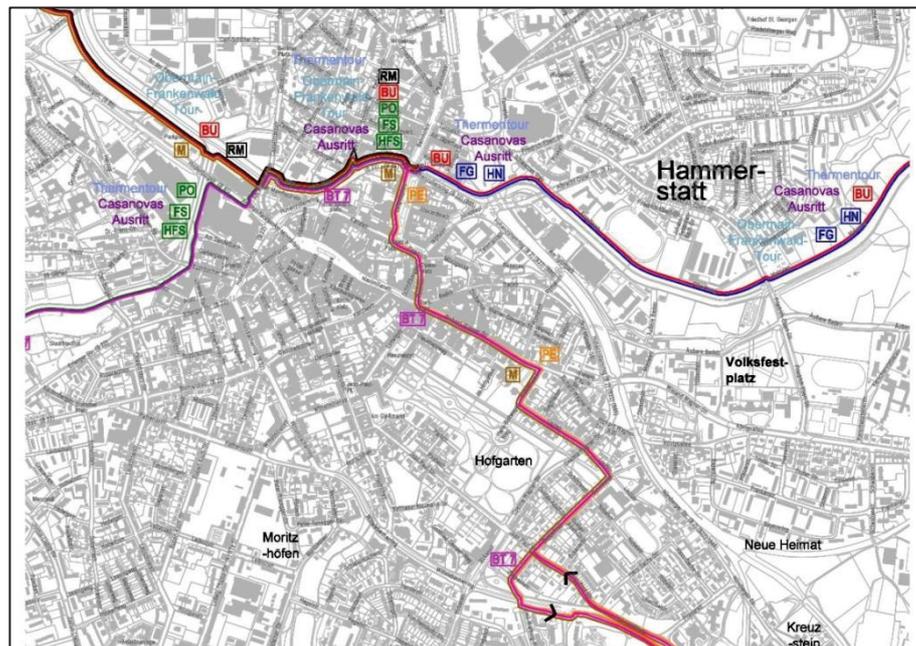


Bild 25: Verlauf der Themenradwege, hier Innentstadtausschnitt (Stadt Bayreuth)

Die verkehrliche Struktur wird im Stadtgebiet vom Kfz-Verkehr geprägt:

- Die Verkehrszahlen von 2006 (Quelle: Lärmaktionsplan) wie in Bild 26 dargestellt zeigen besonders hohe Belastungen auf dem Stadtkernring, zwischen ca. 13.000 (Cosima-Wagner-Str.) und ca. 40.000 Kfz/Tag im Bereich des nördlichen Hohenzollernringes in Höhe Rotmain-Center.
- Der Stadtkernring bildet eine Barriere für Radfahrer, die zwischen City als wichtigstem Flächenziel für den Radverkehr und übrigen Stadtgebiet überquert werden muss.
- Das Befahren des Stadtkernrings mit dem Fahrrad ist erlaubt, abschnittsweise aber nicht durchgängig werden benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen angeboten. Nur an der Einmündung Am Mühlwürlein am Knotenpunkt mit der Hindenburgstraße ist die Durchfahrt auf den Ring mit Verkehrszeichen 254 untersagt. (zur Netzeinbindung des Stadtkernrings siehe Abschnitt 2.4.)
- Das Überqueren ist an zahlreichen Knoten-LSA und Fußgängerschutzanlagen ermöglicht, deren Erreichbarkeit und Komfort (Grünanforderung, Wartezeiten) im RVK kritisch zu bewerten sind.
- Erlanger Straße (stadtauswärts) und Bismarckstraße (stadteinwärts) sind Hauptverkehrsstraßen (Bundesstraßen) mit Belastungen zwischen 10 und 13 Tsd. Kfz/Tag (2006) und als zweispurige Einbahnstraßen ohne Radverkehrsanlagen ausgewiesen. Sie stellen für den Radverkehr somit eine erhebliche Barriere zwischen den verdichteten südwestlichen Stadtbezirken und City dar, die in der Netzplanung zu berücksichtigen ist.

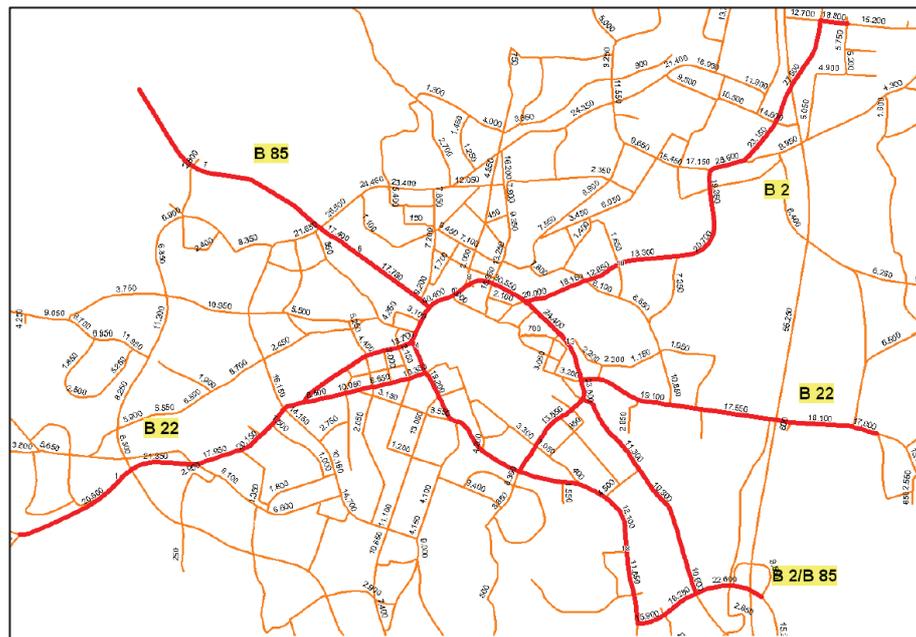


Bild 26: Verkehrsbelastung 2006 (Stadt Bayreuth, Lärmaktionsplan)

### 3.3 Quelle-Ziel-Beziehungen

Die Planung des Radverkehrsnetzes orientiert sich wesentlich an den vorhandenen und zukünftigen Quell-Ziel-Beziehungen. Administrativ gegliedert ist die Stadt in 20 Stadtbezirke, die nachfolgend inkl. Einwohnerzahlen aufgeführt sind.

Übersicht und Einwohner der Stadtbezirke					
A	Altstadt	11.200	L	Lerchenbühl, Glocke, Saas	3.100
Ai	Aichig	1.700	M	Meyenberg	6.400
Aw	Adolf-Wächter-Straße	70	N	Laineck	3.100
B	Birken, Quellhöfe	5.500	O	Oberkonnersreuth	2.000
C	City	4.600	Op	Oberpreuschwitz	1.400
F	Festspielhügel, Grüner Baum	3.900	R	Roter Hügel, Herzoghöhe, Kreuz	8.500
G	Gartenstadt, Wendelhöfen	4.900	S	St. Johannis	1.200
H	Hammerstatt, St. Georgen	8.500	Se	Seulbitz	900
I	Industriegebiet	1.300	T	Thiergarten	600
K	Königsallee, Eichelberg	4.100	W	Wolfsbach	700

Quelle: Stadtbaureferat Bayreuth, Einwohner Stand 31.12.2011 (gerundet)

Tabelle 4: Verzeichnis der Stadtbezirke Bayreuths

Die radverkehrsbedeutenden Ziele sind in einer Zielekarte mit nachfolgenden Kategorien dargestellt. Größte Bedeutung haben erfahrungsgemäß die Fahrtzwecke Einkauf/Versorgung, Sport/Freizeit/Kultur, Schul- und Ausbildungsverkehr inkl. Universität als Schwerpunktziel sowie Berufspendlerverkehr zu Arbeitsplatzschwerpunkten, die hier in Auswahl durch öffentliche Einrichtungen/ Verwaltungen und Gewerbe- und Industriegebiete abgebildet sind. Eine Vollständigkeit ist nicht beabsichtigt und auch nicht möglich, da sich das Radverkehrsnetz an den großflächigen Stadt- und Verkehrsstrukturen orientieren muss und die kleinräumige Anbindung über das Nebenroutennetz oder verkehrsarme Nebenstraßen zu gewährleisten ist.



Bild 27: Radverkehrskonzept, Plan 1, Ziele-Legende

Hier nicht ausdrücklich mit einer Zielesymbolik gekennzeichnet, aber von großer Bedeutung ist die Anbindung möglichst aller Ortsteile der Stadt Bayreuth. In der Peripherie der Stadt sind dies auch jene, die nicht ohnehin im Verlauf wichtiger Achsen angebunden werden wie Friedrichsthal, Wolfsbach und Meyernberg sondern beispielsweise auch Seulbitz, Thiergarten und Unterpreuschwitz.

Das skizzierte Haupttroutenkonzept (siehe Kapitel 3.5) ist bei einer mittleren Stadtgröße wie der Bayreuths besonders gut geeignet, die eher peripher gelegenen Ortsteile an das Zentrum anzubinden, weil die Routen auf den Entfernungen über den Kernstadtrand hinaus (etwa > 5 km Routenlänge) ihre radverkehrsfördernde Wirkung besonders entfalten, unterstützt durch eine zukünftige Alltagswegweisung.

Die Zielekarte mit den wichtigsten Zielen zeigt einige ausgeprägte „Themencluster“ wie z. B. naturgemäß den Universitäts-Campus, Freizeitziele am nördlichen Innenstadtrand, weitere öffentliche Einrichtungen westlich der Innenstadt und Nahversorgungseinrichtungen am Südostrand des Stadtbezirks Altstadt. Darüber hinaus werden alle Stadtbezirke mit ihren Wohnschwerpunkten an das Radverkehrsnetz mit Haupt- oder Nebenrouten an die City und untereinander angebunden.

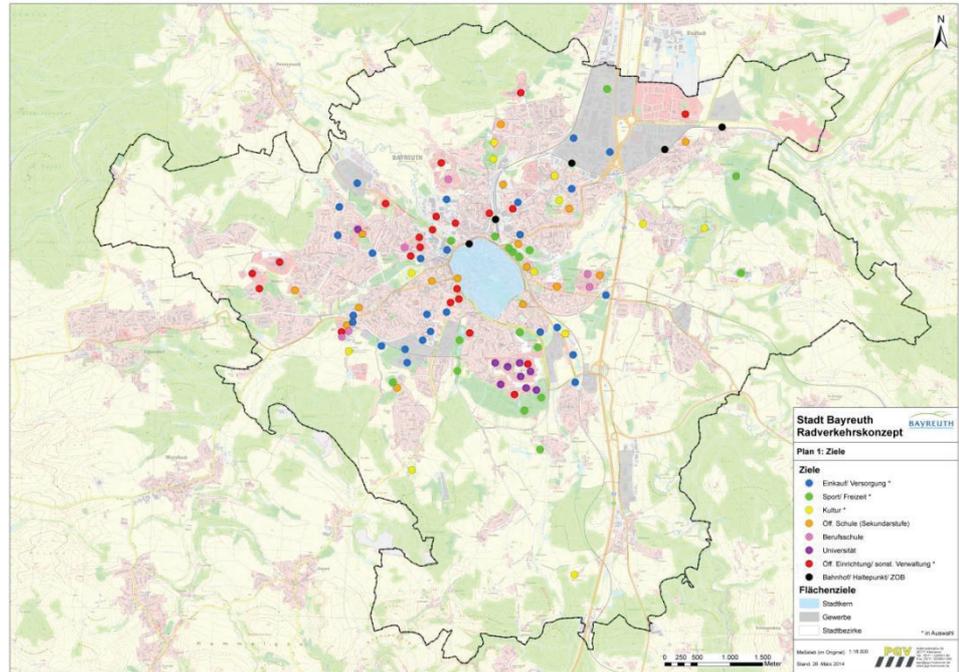


Bild 28: Radverkehrskonzept, Plan 1, Ziele

### 3.4 Struktur und Aufbau des Radverkehrsnetzes

Im Rahmen der Radverkehrsnetzplanung wird ein hierarchisch abgestuftes Radverkehrsnetz entwickelt, bestehend aus folgenden Netzhierarchien mit jeweils spezifischen Anforderungen:

- **Hauptroutennetz (Radverkehrsnetz)**  
Das Hauptroutennetz ist ein Raster von durchgehenden Hauptverbindungen. Wichtige Aktivitätszentren der Bereiche Beruf, Ausbildung (Universität), Einkaufen, Bahnhof bzw. ZOH werden miteinander verbunden. Nach der Richtlinie für integrierte Radverkehrsnetzgestaltung (RIN 2008)<sup>10</sup> entspricht dies der Radverkehrsnetz-kategorie innergemeindliche Radverkehrsverbindung IR III. Die Hauptverbindungen schließen an das regionale Radverkehrsnetz mit Bedeutung für den Freizeitverkehr an – bzw. sind in diese integriert. Die Alltagstauglichkeit der Radverkehrsverbindungen spielt hierbei eine besondere Rolle.
- **Nebenroutennetz (Stadtteilnetz)**  
Das Nebenroutennetz verbindet die typischen Ziele auf Stadtteilniveau (Schulen, Versorgungseinrichtungen, Freizeitziele) miteinander. Nach der Richtlinie für integrierte Radverkehrsnetzgestaltung (RIN 2008) entspricht dies der Radverkehrsnetz-kategorie innergemeindliche Radverkehrsverbindung IR IV.
- **Touristische Radwege/ Freizeitverbindungen**  
Die touristischen Radwege dienen überwiegend dem touristischen (überörtlichen) Radverkehr und dem Freizeitverkehr.

Dementsprechend wurde ein Gesamt- und Hauptroutennetz grundsätzlich schrittweise folgendermaßen hergeleitet:

1. Entwickeln eines Rohkonzeptes mit radialen Haupttrouten, auf Basis bereits „gefestigter“ Achsen wie Mistelbach, Rotmain-Radweg, Universitätsrouten und weiteren sich anbietenden Verbindungen (vgl. Entwicklungsachsen)
2. Netzbefahrungen mit dem Fahrrad zur Klärung von Bereichen mit besonders geringer Netzdurchlässigkeit (Bsp. Stadtbezirk Altstadt) oder auch einer Vielzahl möglicher kleinräumiger Wahlverbindungen (Bsp. Stadtbezirk Birken/Quellhöfe)
3. Festlegung eines Haupttroutenkonzeptes mit radialen 17 Haupttrouten, dem Inneren Ring als „Stadt tangente“ und einer noch im Detail auszuarbeitenden Innenstadtfahrt (Fahrrad-City-Ring) in der Nähe bzw. teilweise entlang des Stadtkernringes

---

<sup>10</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie für integrierte Radverkehrsnetzgestaltung RIN 2008. Köln.

4. Ergänzung von schlüssigen, zum Teil bereits vorhandenen bzw. benutzten Nebenrouten, die vorhandene Straßen- und Wegenetzstrukturen nutzen; innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit teilweise oder durchgängig vorhandener straßenbegleitender Infrastruktur (Bsp. Justus-Liebig-Str., Ludwig-Thoma-Str., Bernecker Str.) werden vollständig in das Nebenroutennetz integriert.
5. Darstellung bzw. Digitalisierung des Gesamtnetzes auf Basis von bereits georeferenzierten Netzplänen der Stadt Bayreuth, unter Einbeziehung der unverändert übernommenen Themenrouten in folgenden Plänen:
  - a. Radverkehrskonzept, Plan 2a, Hauptroutennetz (Bild 29)
  - b. Radverkehrskonzept, Plan 2b, Haupt- und Nebenroutennetz (Bild 30)
  - c. Radverkehrskonzept, Plan 2c, Gesamtnetz, bestehend aus Hauptroutennetz, Nebenroutennetz, Fahrrad-City-Ring und touristischen Radrouten (Bild 31)

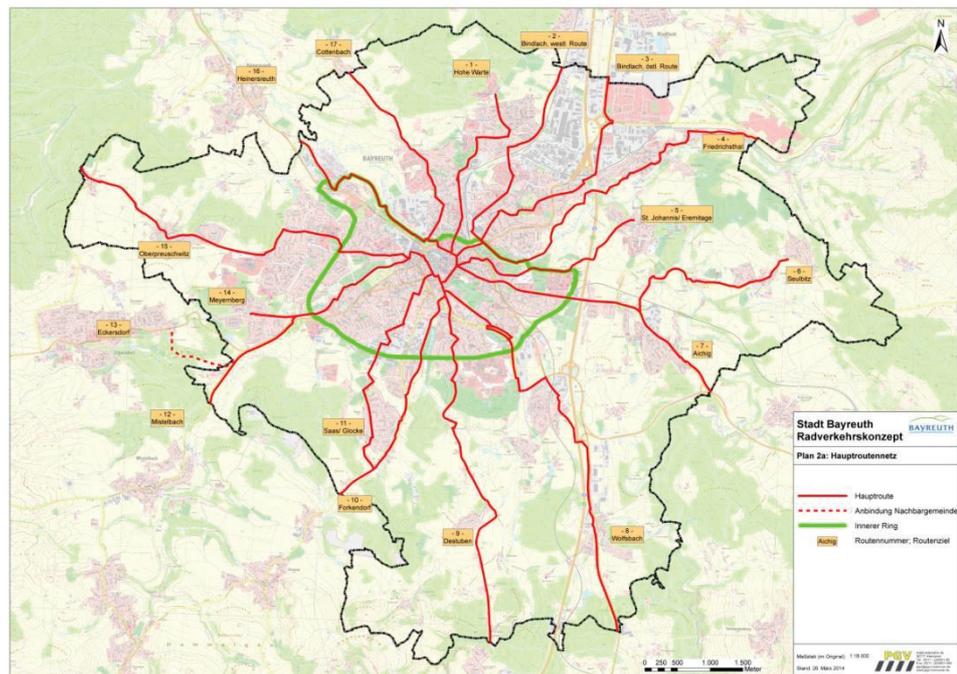


Bild 29: Radverkehrskonzept, Plan 2a, Hauptroutennetz

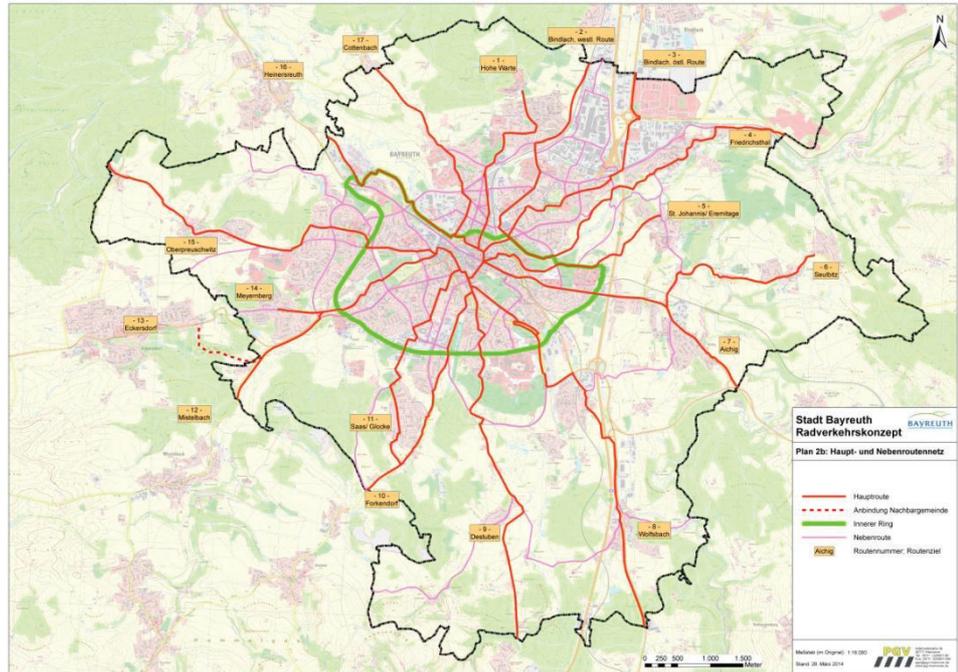


Bild 30: Radverkehrskonzept, Plan 2b, Haupt- und Nebenroutennetz

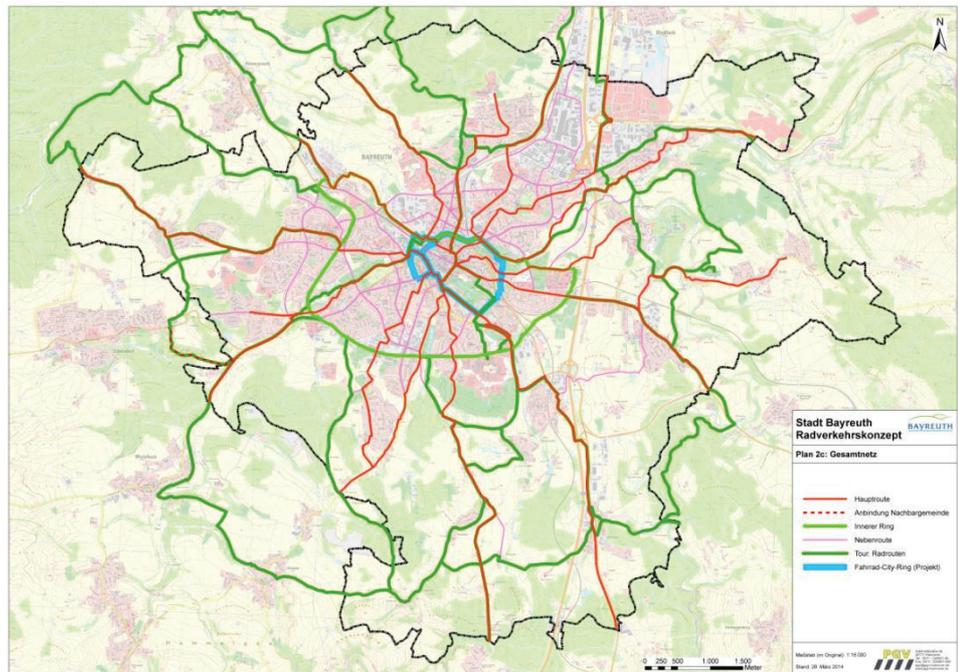


Bild 31: Radverkehrskonzept, Plan 2c, Gesamtnetz

### 3.5 Hauptrouuten

Die 17 Hauptrouuten des Bayreuther Radverkehrsnetzes mit radialer Führung zwischen Sternplatz als zentraler Punkt in der Innenstadt und Stadtgrenze wurden speziell auf Basis folgender Unterlagen und Erkenntnisse entwickelt:

- Eigene Ortsbesichtigungen und Netzbefahrungen
- Bestehende alltags- und freizeitbezogene Routenkonzepte (u. a. Bayreuther Radlring, UniverCity-Route)
- Luftbilder unterschiedlicher Art
- Ideenkonzept des Stadtbaureferates zum Radverkehrsnetz
- Statistische Daten des Stadtbaureferates

Die Länge der Hauptrouuten beträgt zwischen 3,38 und 7,45 km. Einige dieser Rouuten sind Ergänzungen bzw. Weiterführungen anderer Rouuten (z. B. Route 7-Aichig oder Route 12 Mistelbach / Eckersdorf). Die hier angegebene Länge beschreibt für jede Route den km-Wert bis in die Innenstadt (Sternplatz).

Eine Weiterführung auf vorhandenen Straßen und Wegen in die Nachbarorte ist in jedem Fall angestrebt und in der Regel auch möglich, insbesondere mittels wegweisender Beschilderung. Damit werden teilweise attraktive Anbindungen für Nachbargemeinden bzw. –ort an die Innenstadt Bayreuths dargestellt, die zukünftig stärker vermarktet und genutzt werden sollten. Allerdings sind bei den hier angesprochenen Weiterführungen einzelner Hauptrouuten auch Problemlagen außerhalb der Stadtgrenzen erkennbar, die gelöst werden müssen (Bsp. Meyernberg-Eckersdorf mit ungesicherter Überquerung der Bundesstraße 22 oder alternativer Führung über Geigenreuth).

Charakteristisch für die Hauptrouuten ist bis auf wenige Ausnahmen der oftmals überwiegende Verlauf im Grünen, bedingt vor allem durch das ausgedehnte Kernstadtumland mit den Bayreuther Ortsteilen und großen Erholungs- und Freizeitpotenzialen. Auch innerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes bieten u. a. Rotmainufer, Röhrenseepark und Mistelbach attraktive Trassen für die Hauptrouuten des Radverkehrs.

Damit einher geht jedoch auch, dass in den Außerorts-Abschnitten der Hauptrouuten, insbesondere in der Feldmark, die soziale Kontrolle und somit das subjektive Gefühl der Sicherheit (gegen Übergriffe) verloren gehen kann. Deshalb steht besonders bei autofreien Streckenabschnitten eine durchgängige Beleuchtung auf der Liste der notwendigen Maßnahmen obenan.

Übersicht der Haupttrouten			
Nr.	Name (bzw. Ziel) der Hauptroute	Länge (km)	Durchfahrene oder berührte Stadtbezirke
1	Hohe Warte	3,51	G, F
2	Bindlach, westl. Route	4,20	H, F
3	Bindlach, östl. Route	4,68	H, I
4	Friedrichsthal	6,33	K, H, N
5	St. Johannis/ Eremitage	3,38	K, H, S
6	Seulbitz	6,03	K, AI, S, SE
7	Aichig	4,65	K, AI
8	Wolfsbach	7,45	B, O, W
9	Destuben	6,66	B, O, T
10	Forkendorf	4,28	A, L
11	Saas	4,41	A, L
12	Mistelbach	5,32	AW, M
13	Eckersdorf	5,95	A, M
14	Meyernberg	4,02	R, M, OP
15	Oberpreuschwitz	7,33	G, R
16	Heinersreuth	3,65	G
17	Cottenbach	3,90	
	Gesamt	69,5	
	Innerer Ring	12,5	A, Aw, B, G, H, K, L, M, R
	Fahrrad-City-Ring	5,5	A, C

Tabelle 5: Übersicht der Haupttrouten

Zusätzlich zu den 17 Haupttrouten stellt der Innere Ring (z. T. als Radrings 1 bezeichnet) eine zusätzliche wichtige Route •mit überwiegend hoher Führungs- und Streckenqualität, zum Teil kreuzungsfreie Führung an querenden Straßen und Parkwegen, dar. Der Fahrrad-City-Ring (vgl. Kap.3.6) ist ein besonderer Netzbestandteil ergänzend zum Haupttroutennetz, der zur Umfahrung der Fußgängerzonenbereiche und des wenig komfortablen und sicheren Stadtkernrings dient.

Eine ausführliche Beschreibung der 18 Haupttrouten mit Erläuterung ausgewählter Maßnahmenbereiche erfolgt in Kapitel 4.

Für die Haupttrouten ist in den im Anhang befindlichen Tabellen A1 und A2 detailliert aufgeführt, welcher Handlungsbedarf entlang der Haupttrouten vorhanden ist. Für alle Bereiche wurde daraufhin eine Maßnahmenkonzeption durchgeführt.

- Tabelle 1 zeigt alle Streckenmängel und die zugehörigen Maßnahmen
- Tabelle 2 beinhaltet alle Punktmängel

Die Punkt- und Streckenmängel sind darüber hinaus in den Plänen 4a und 5a grafisch dargestellt. Die zugehörigen Maßnahmen werden in Plan 4b und 5b aufgezeigt.

- Plan 4a: Streckenmängel
- Plan 4b: Streckenmaßnahmen
- Plan 5a: Punktmängel
- Plan 5b: Punktmaßnahmen

In den Plänen sind Mängel und Maßnahmen kategorisiert abgebildet. Nachfolgende Legenden in Bild 32 bis Bild 35 zeigen die Mängel und Maßnahmenkategorien.

Plan 4a: Streckenmängel im Radverkehrsnetz	
<b>Streckenmangel</b>	
	unzureichende Belagsqualität
	zu schmale RVA
	fehlende RVA bzw. Benutzungspflicht
	nicht geöffnete Einbahnstraße
	Beeinträchtigung durch parkende Kfz
	unangemessene Kfz-Geschwindigkeit
	fehlende Sicherheitstrennstreifen
	mangelnder Grünschnitt
	unklare Radverkehrsführung bzw. Beschilderung
	Streckenmangelnummer (vgl. Tabelle 1)
	Punktmangel

Bild 32: Legende Plan 4a

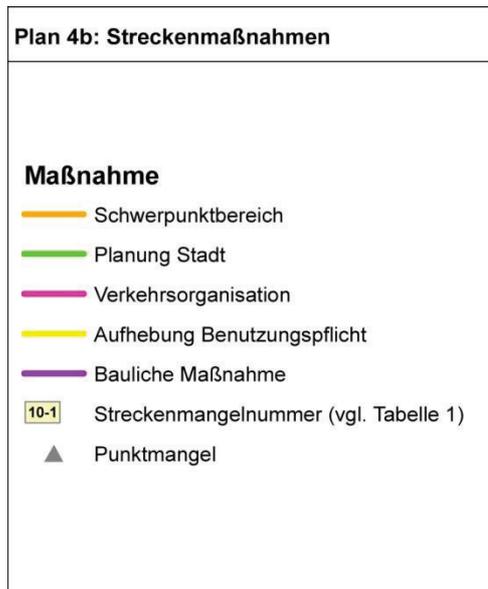


Bild 33: Legende Plan 4b



Bild 34: Legende Plan 5a



Bild 35: Legende Plan 5b

### 3.6 Fahrrad-City-Ring

Problematisch für Radfahrer ist im Bereich der Innenstadt vor allem der Stadtkernring, der die Innenstadt umschließt. In vielen Bereichen liegen keine oder nur unzureichenden Radverkehrsanlagen vor, sodass keine sichere und komfortable Möglichkeit zum Umrunden der Innenstadt gegeben ist. Bedingt durch ein sehr hohes Verkehrsaufkommen von bis zu 40.000 Kfz/ Tag wären Radverkehrsanlagen aber zwingend erforderlich. Darüber hinaus ist der Stadtkernring an nur wenigen Stellen sicher zu überqueren. Weitere Probleme am Stadtkernring stellen Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern dar, wie z. B. am ZOH, wo gemeinsame Verkehrsflächen mit Bussen vorhanden sind und die Verkehrssituation insgesamt unklar geregelt ist (Fußgängerzone; Radfahrer und Busse frei). Ein Befahren der Innenstadt ist für Radfahrer insgesamt erlaubt, da die Fußgängerzone eine Freigabe für den Radverkehr erhält. Jedoch ist die Durchlässigkeit nicht durchgängig gegeben, z. B. in der touristischen Saison oder zu bestimmten Festen und Märkten.

Um den Radverkehr im Innenstadtbereich Bayreuths zu fördern und die zurzeit nicht optimale Situation zu verbessern, wurde als neues Netzelement der Fahrrad-City-Ring entwickelt. Dieser soll eine sichere und zügige Umfahrungsroute um die Innenstadt bilden. Dabei stehen folgende Aspekte im Vordergrund:

- Zügige und möglichst angenehme Führung
- Meidung des Stadtkernringes
- Meidung aller Veranstaltungs- und Marktbereiche, aber dennoch gute Erreichbarkeit
- Verteil- und Verbindungsfunktion für das Haupttroutennetz

Die Führung des Fahrrad-City-Rings muss sehr innenstadtnah verlaufen, damit er seinen Nutzen voll erfüllen kann. Außerdem ist anzustreben, dass der Fahrrad-City-Ring in hoher Qualität ausgebaut wird. Die Breite der Radverkehrsanlagen sollte über das Normalmaß hinausgehen, da von einer starken Nutzung auszugehen ist. An Knotenpunkten ist auf die besondere Funktion des City-Rings zu achten. Eine Bevorrechtigung wäre in jedem Fall wünschenswert. Zu jeder Jahreszeit sollte dieser schnell und hindernisfrei befahrbar sein. Um die Besonderheit des Fahrrad-City-Rings herauszustellen und die Führung eindeutig darzustellen, ist eine gesonderte Wegweisung obligatorisch. Es ist auch denkbar die Strecken des Fahrrad-City-Rings farbig abzusetzen.

Bild 36 zeigt den Verlauf des Fahrrad-City-Rings im Haupttroutennetz (siehe auch Plan 3).

Alle Haupttrouten werden an verschiedenen Stellen gekreuzt, sodass ein Wechsel zwischen diesen problemlos möglich ist. Der Stadtkernring wird lediglich an einer kurzen Stelle berührt (zwischen Rotmaincenter und ZOH), an dieser sind Radverkehrsanlagen vorhanden. Zur Umgehung dieses Bereichs ist eine Alternativführung vorgesehen, die außerhalb des Stadtkernrings verläuft. Der Fahrrad-City-Ring verläuft überdies teils abseits des Kfz-Verkehrs oder über wenig befahrene Straßenzü-

ge, womit eine ruhige und zügige Fahrt gewährleistet wird. Zum Erreichen der Ziele im Bereich der Fußgängerzone dienen einerseits die Haupttroutenabschnitte zum Sternplatz oder andere für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzonen-Radialen (z. B. Maximilianstraße).

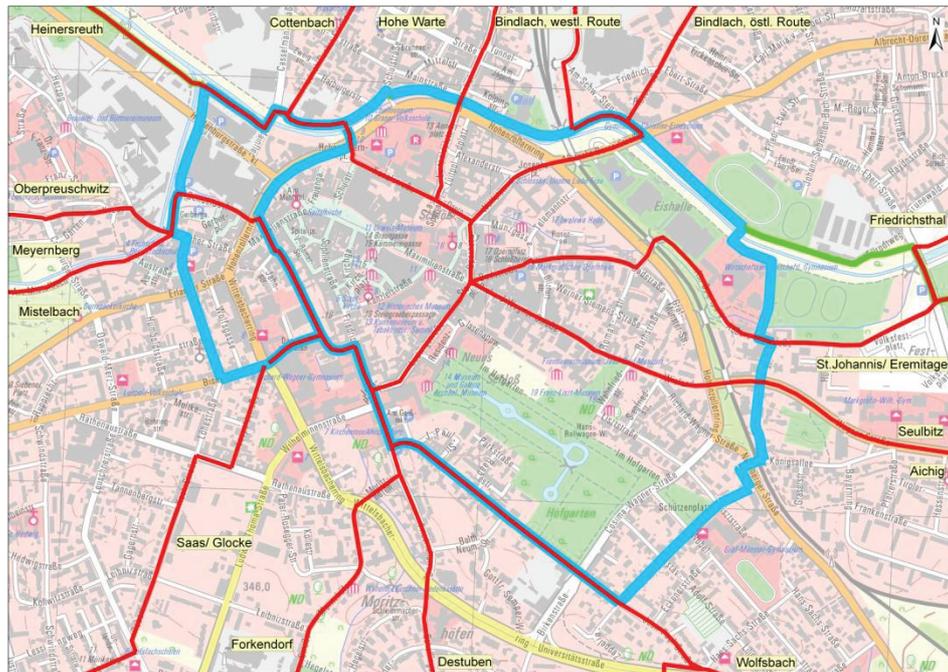


Bild 36: Fahrrad-City-Ring und Haupttroutennetz im Innenstadtbereich

## 3.7 Touristische Radrouten

### 3.7.1 Bestandsanalyse

#### Innerer Ring und Radrिंग Bayreuth

Durch das Stadtgebiet verläuft der so genannte **Innere Ring**, der Ausgangspunkt für die fünf Schleifen im und um das Stadtgebiet herum ist und somit verschiedensten Kombinationsmöglichkeiten dieser Schleifen problemlos den Weg ebnet. Die Alltagstauglichkeit des Ringes ist ohne Zweifel sehr hoch, da er die Innenstadt nördlich tangiert und diese mit diversen Stadtteilen, Alltags- und Freizeitzielen und dem Campus der Universität verbindet. Die ca. 12,5 km lange ehemalige Bahntrasse ist autofrei, steigungsarm, weitestgehend kreuzungsfrei und stellt damit ein lukratives Angebot für Radfahrer jeder Art dar. Hauptroute 16 verläuft über weite Strecken auf dem Inneren Ring und weist daher verhältnismäßig wenige Mängel auf. Auch andere Haupttrouten (HR 1, 2, 4, 5, 15) verlaufen abschnittsweise auf der Trasse. Die Tatsache, dass jede Haupttroute den Ring einmal kreuzt, beweist den Stellenwert des Rings für Wegeverbindungen an und zwischen den Haupttrouten.

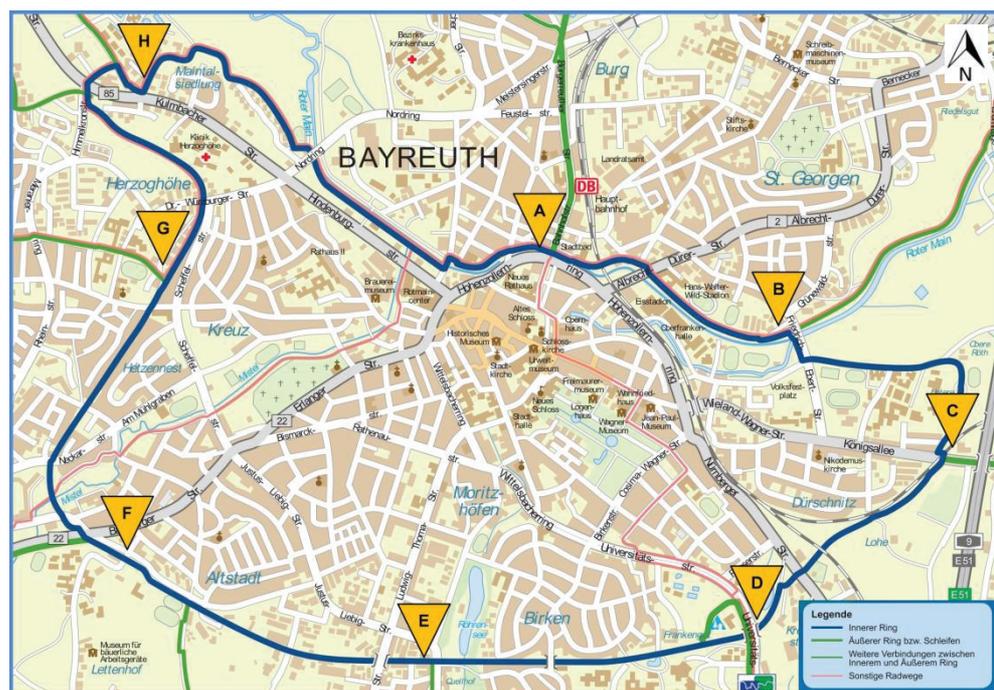


Bild 37: Innerer Ring und Aufsetzpunkte der fünf Schleifen des Radrings Bayreuth (Quelle: <http://www.region-bayreuth.de/>)

Der Innere Ring ist Bestandteil des **Radrings Bayreuth**, der zusätzlich noch den äußeren Ring sowie fünf Schleifen beinhaltet. Insgesamt weist der Radring eine Strecke von ca. 100 Kilometern auf, wobei 65 km davon im Stadtgebiet verlaufen und dort vor Allem die touristischen Ziele bedient. Im ländlichen Bereich ist durch landwirtschaftliche Highlights, Sehenswürdigkeiten und zahlreiche Gaststätten für Naherholung gesorgt. Der äußere Ring verbindet die Schleifen, erhöht dadurch abermals die Kombinationsmöglichkeiten der einzelnen Abschnitte und verläuft weitestgehend im Gebiet der Nachbargemeinden.

### Fernradwege des Landkreises

Im gesamten Gebiet des Landkreises existieren 20 **Rundradwege**, von denen lediglich drei das Stadtgebiet kreuzen: Die Route BT3 verläuft weitestgehend steigungsarm und führt den Radfahrer vom Klinikum aus in das Waldgebiet „Teufelsloch“ nordwestlich der Stadt und zurück. Eine aufgrund nur kurzer Steigungsabschnitte beliebte Familienstrecke stellt die Route BT 7 dar, die den Radfahrer in den Südwesten Richtung Mistelbach bzw. Destuben führt. Diese Route verläuft weitestgehend deckungsgleich mit einer Schleife des Radrings Bayreuth. Dies trifft auch auf die Route BT8 (Richtung Süden) zu, welche aufgrund streckenweise erheblicher Steigung und teilweise mangelhafter Belagsqualität tendenziell den Radfahrerfahrenen zusagt. (Quelle: fraenkische-schweiz.de)

Die Landschaftsregion **Fränkische Schweiz** kann u. A. durch den gleichnamigen Radweg, der zwischen Forchheim und Bayreuth verläuft, erkundet werden. Neben malerischen Landschaften und verschiedenen Wahrzeichen der Region kommt man im Verlauf ebenfalls zu der Gelegenheit, das größte Süßkirschenanbaugebiet Deutschlands (bei Pretzfeld) zu begutachten. Auch die Tour **Hochweg Fränkische Schweiz**, die Bayreuth mit Bamberg verbindet, bietet Highlights wie die Fränkische Straße der Skulpturen (Litzendorf). Der **Pottenstein-Radweg** zwischen Bayreuth und Obertrubach führt ebenfalls durch besagte Region und verläuft, wie auch die beiden anderen genannten Routen, im Stadtgebiet deckungsgleich mit der Hauptroute 12 in Richtung Mistelbach. Da es sich bei der Fränkischen Schweiz um eine Berg- und Hügellandschaft handelt, sind im weiteren Verlauf lange und/oder starke Steigungen keine Seltenheit. (Quelle: fraenkische-schweiz.de)

Der **Rotmain-Radweg**, der eine Verbindung zwischen Bayreuth und dem nördlichen Kulmbach darstellt und entlang des gleichnamigen Flusses weitgehend steigungsfrei verläuft, sowie der **Pegnitz-Radweg** (Bayreuth <-> Hersbruck), der sich streckenweise auf Staatsstraßen mit relativ hohem Verkehrsaufkommen erstreckt und teilweise starke Steigungen vorzuweisen hat, stellen zwei weitere Touren nahe der fränkischen Schweiz dar. (Quelle: fraenkische-schweiz.de)

Der **Fichtelgebirgsradweg** zwischen Bayreuth und Hohenberg (Eger) nahe der tschechischen Grenze bietet Radfahrenden die Möglichkeit, das gleichnamige Mittelgebirge zu durchqueren. Da man dabei unter anderem an den zwei höchsten Erhebungen innerhalb des Gebirges (Schneeberg und Ochsenkopf) vorbei fährt, sind z. T. extreme Steigungen keine Seltenheit. Für Reisende auf dem Weg nach Luhe-Wildenaubietet sich der **Haidenaab-Radweg** an, der das Fichtelgebirge zwar tangiert, dafür aber im sonstigen Verlauf weitestgehend steigungsfrei zu bewältigen ist. (Quelle: radreise-wiki.de, bay-rad.de)

### Sonstige Fernradwege

Ein großes fahrradtouristisches Highlight stellt ohne Frage der **Mainradweg** dar, der sich von Creußen (südöstlich der Stadt Bayreuth) am Rotmain bzw. von Bischofsgrün am Weißen Main bis hin nach Mainz, wo der Main in den Rhein fließt, erstreckt (557 bzw. 538 km Streckenlänge). Beim Zusammenfluss des Weißen und des Roten Mains in Kulmbach vereinigen sich beide Tourvarianten und verlaufen in der Folge am Main. Dieser Radfernweg ist Teil der D-Route 5 und ist der Radweg, dem das Prädikat „Qualitätsradroute mit fünf Sternen“ vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC) als allererstes verliehen wurde. Die Route verbindet die Bundesländer Bayern, Hessen und Rheinland-Pfalz, tangiert dabei Baden-Württemberg und hat damit selbstredend viele verschiedene Landschaften zu bieten. (Quelle: mainradweg.com)

Drei Radwege der Aktivregion Oberfranken verlaufen durch das Stadtgebiet Bayreuths: Der Rundwanderweg **Casanovas Ausritt**, dessen Name auf zahlreiche romantische Flusstäler, Burgen und Schlösser zurückzuführen ist, startet und endet in Bayreuth und erstreckt sich südwestlich der Stadt bis hin nach Ebermannstadt bei Forchheim durch die Fränkische Schweiz. Auch die **Obermain-Frankenwald-Tour** ist ein Rundradweg, der sich in Richtung Norden auf der Schleife Bayreuth-Kronach-Kulmbach erstreckt. Verschiedene Alternativrouten machen es vereinzelt möglich, dass bestimmte Strecken mit hohen Steigungen umgangen werden können. Auf der **Thermentour** wird Naherholung im doppelten Sinne angeboten. Sechs Thermen innerhalb der Strecke zwischen der Lohengrinn-Therme und Bad Rodach befinden sich direkt am beschilderten Weg. Optional kann ab Bayreuth per Rad, Bahn oder Fahrradbus darüber hinaus die Therme in Bad Steben angefahren werden. (Quelle: oberfranken.de)

Neben den regionalen Angeboten verläuft auch ein „internationaler“ Radweg durch Bayreuth. Der **Burgenstraßenradweg** führt von Mannheim nach Prag (und zurück), hat mit 70 Burgen und Schlössern sowie über 100 Museen auf einer Strecke von ca. 1000 km ein weitreichendes kulturelles Angebot zu bieten und verbindet die Bundesländer Baden-Württemberg, Bayern und das Land Tschechien. (Quelle: diverse)

### 3.7.2 Zusammenfassung und Fazit

Das Angebot an fahrradtouristischen Routen im Stadtgebiet ist bereits ausreichend und von hoher Qualität. Sowohl Lang- als auch Kurzstrecken sowie anspruchsvolle, aber auch einsteigerfreundliche Touren können in vielfältigen Landschaften befahren werden. Ausgewiesene Mountainbike-Strecken sind jedoch noch nicht vorhanden. Einen Überblick über alle durch das Stadtgebiet verlaufende Radrouten gibt Tabelle 6, die Auskunft über Typ, Betreiber, die Gesamtlänge und die Länge im Stadtgebiet (absolut und prozentual) der Routen (in alphabetischer Reihenfolge) gibt.

Radroute	Typ	Betreiber	Gesamtlänge Route	davon auf Stadtgebiet	in %
<b>BT 3</b>	Rundradweg	Landkreis	23,4 km	5,3 km	23%
<b>BT 7</b>	Rundradweg	Landkreis	20,6 km	14,4 km	70%
<b>BT 8</b>	Rundradweg	Landkreis	26,8 km	10,4 km	39%
<b>Burgenstraßenradweg</b>	Fernradweg	Sonstige	1000 km	8,7 km	1%
<b>Casanovas Ausritt</b>	Rundradweg	Aktivregion Oberfranken	185 km	11,3 km	6%
<b>Fichtelgebirgs-Radweg</b>	Fernradweg	Landkreis	75 km	6,1 km	8%
<b>Fränkische-Schweiz-Radweg</b>	Fernradweg	Landkreis	64 km	5,2 km	8%
<b>Hochweg Fränkische Schweiz</b>	Fernradweg	Landkreis	61 km	5,2 km	9%
<b>Haidenaab-Radweg</b>	Fernradweg	Landkreis	88 km	6,1 km	7%
<b>Mainradweg</b>	Fernradweg	Sonstige	557 km	12 km	2%
<b>Obermain-Frankenwald-Tour</b>	Rundradweg	Aktivregion Oberfranken	233 km	8,7 km	4%
<b>Pegnitz-Radweg</b>	Fernradweg	Landkreis	82 km	7,8 km	10%
<b>Pottenstein-Radweg</b>	Fernradweg	Landkreis	52 km	5,2 km	10%
<b>Radring Bayreuth</b>	Rundradweg	Sonstige	100 km	65 km	65%
<b>Rotmain-Radweg</b>	Fernradweg	Landkreis	31 km	3,5 km	11%
<b>Thermentour</b>	Fernradweg	Aktivregion Oberfranken	125 km	11,5 km	9%

Tabelle 6: Übersicht über alle durch das Stadtgebiet Bayreuth verlaufende touristische Radrouten

Zwölf der vierzehn touristischen Routen verlaufen durch den Annecyplatz, was die hohe radtouristische Bedeutung dieses Platzes aufzeigt. Dadurch erscheint es umso wichtiger, den Knoten fahrradfreundlich umzugestalten, um Touristen auf die verbesserte Fahrradinfrastruktur aufmerksam zu machen.