

## 4 Haupttroutennetz: Handlungsbedarf und Maßnahmenplanung

### 4.1 Hohe Warte

Hauptroute Nr. 1: Hohe Warte											
<p>Charakteristik: Vergleichsweise kurze radiale Hauptroute mit der Möglichkeit zur Weiterführung als „grüne Route über den Wald“ (Alltags- und Freizeitverkehr) in Richtung Bindlach (teilweise identisch mit Radring/ Schleife C). Führung entlang der Bahnhofstraße/ Bürgerreuther Straße als einziger Abschnitt entlang einer Hauptverkehrsstraße.</p>	<table> <tr> <td>Länge der Route</td> <td>3,51 km</td> </tr> <tr> <td>Anteil Hauptverkehrsstraße</td> <td>28%</td> </tr> <tr> <td>Anzahl Querungen HVS</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Streckenmängel</td> <td>1,62 km</td> </tr> <tr> <td>Punktmängel</td> <td>4</td> </tr> </table>	Länge der Route	3,51 km	Anteil Hauptverkehrsstraße	28%	Anzahl Querungen HVS	2	Streckenmängel	1,62 km	Punktmängel	4
Länge der Route	3,51 km										
Anteil Hauptverkehrsstraße	28%										
Anzahl Querungen HVS	2										
Streckenmängel	1,62 km										
Punktmängel	4										
<p>Verlauf: Sehr direkte Führung aus der Innenstadt über den Annecyplatz in Richtung Norden mit Erschließung des Bahnhofs. Weiter über die Bürgerreuther Straße mit Erschließung des Festspielhügels und des Krankenhauses Hohe Warte am gleichnamigen Hügel.</p>											
<p>Problemschwerpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knoten Bahnhofstraße/ Hohenzollernring/ Luitpoldplatz (vgl. Kap. 5.1)</li> <li>• Bereich Nibelungenstraße/ Bürgerreuther Straße/ Meistersingerstraße (vgl. Kap. 5.2)</li> </ul>											

Ausgewählte Maßnahmen:

- Bahnhofstraße/ Bürgerreuther Straße (Maßnahme 1-1, 1-2, 1-3)

In der Bahnhofstraße sind keinerlei Radverkehrsanlagen vorhanden. Radfahrer nutzen vielfach die Gehwege, da die Nutzung der Fahrbahn bei einer Verkehrsbelastung von knapp 20.000 Kfz/Tag zu konfliktreich erscheint. Es wird angeraten, in diesem Straßenzug beidseitig eine durchgängige Radverkehrsführung anzulegen (vgl. auch Planungen Anneyplatz, Kap. 5.1), die auch weiter in Richtung Norden (Bürgerreuther Straße) anschließt.

Die Anlage von Radfahrstreifen ist grundsätzlich möglich, muss jedoch im Rahmen einer detaillierten Planung überprüft werden.

Seitens der Stadt Bayreuth liegt eine Lösungsvariante zur Anlage von Radfahrstreifen vor (Jan. 2014). Diese Lösungsvariante wurde im Rahmen der Kostenschätzungen berücksichtigt. Mit einer Führung auf Radfahrstreifen in der Bahnhofstraße kann ein guter Anschluss an die bestehende Radverkehrsführung in der Bürgerreuther Straße geschaffen werden.

- Bürgerreuther Straße (Maßnahme 1-4 und Maßnahme 1-B)

Im Verlauf der Bürgerreuther Straße zwischen Goethestraße und Feustelstraße verlaufen beidseitig Radverkehrsführungen. An der Westseite (stadteinwärts) wird die Durchfahrt des Anwohnerparkplatzes genutzt (Mischverkehr auf der Nebenfahrbahn, ausgewiesen als Fahrradstraße und Einbahnstraße für alle Fz), an der Ostseite (stadtauswärts) steht ein Radfahrstreifen bis in Höhe der Wilhelm-von-Diez-Str. zur Verfügung, der in einen baulichen gemeinsamen Geh und Radweg übergeht (VZ 240). Dieser entspricht mit einer Breite inkl. Sicherheitstrennstreifen von unter 2,00 m nicht den Anforderungen. Am Ende des Radweges in Höhe Feustelstraße bzw. Bushaltestelle besteht eine LSA-Querung zum Erreichen der westseitigen Weiterführung der Haupttroute 1 in beiden Richtungen ab Feustelstraße (vgl. Problemschwerpunkt Nibelungenstraße/ Bürgerreuther Straße/ Meistersingerstraße).

Es wird empfohlen, den vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radweg anforderungsgerecht in einer Breite inkl. Sicherheitstrennstreifen von mind. 3,0 m (Regelmaß 3,5 m) auszubauen und hinter der genannten Bushaltestelle an die vorhandene LSA anzubinden. Darüber hinaus wird empfohlen, eine gesonderte Radfahrerfurt zur möglichst geradlinigen Querung der Feustelstraße parallel zur vorhandenen LSA-Querung geschaltet an dieser Stelle vorzusehen. Für eine markierte Ausfahrschleuse (Fahrradstreifen ca. 1,25 bis 1,5 m breit) ist hier, ggf. unter Inanspruchnahme des Straßenbegleitgrüns und Gewährleistung einer ausreichend breiten Kfz-Einfahrt, hinreichend Platz. Zusätzlich ist ein Radfahrersignal einzurichten.

Diese Maßnahme wurde im Rahmen der Kostenschätzungen berücksichtigt.

Unabhängig von dieser Lösung wird für die Zukunft ergänzend empfohlen, die Führung des Radverkehrs in Gegenrichtung der vorhandenen Fahrradstraße/ Einbahnstraße erneut zu prüfen. freigegeben. Begründung: Die Fahrgasse zwischen den beidseitig parkenden Fahrzeugen ist gemäß Regelwerken mit ungefähr 3,00 m ausreichend breit für eine Öffnung für den gegenläufigen Radverkehr bei sehr geringer Kfz-Belastung, da durch Zufahrten etc.

Ausweichstellen vorhanden sind. Gelöst werden müsste jedoch die anforderungsgerechte Umgestaltung des Einmündungstrichters der Goethestraße in die Bürgerreuther Straße. Hier besteht grundsätzlich die Möglichkeit, die Bordsteinführungen so zu verlegen, dass ausreichend Platz für die Anlage einer Überquerungshilfe in der Bürgerreuther Straße mit vorgelagerter Aufstellfläche für linksabbiegende Radfahrer sowie eine Einfahrtschleuse in die bestehende Einbahnstraße herstellbar sind (ohne Eingriff in den Baumbestand).

- Grüner Baum/ Tannhäuserstraße (Maßnahme 1-D)

Ein Abbiegen nach links aus der (Wohn-) Sammelstraße Tannhäuserstraße gestaltet sich für Radfahrer auf Grund des stark aufgeweiteten Einmündungstrichters als problematisch. Mit einem Rückbau kann diese Situation verbessert werden. Zusätzlich ist es ratsam, eine Aufstellfläche für linksabbiegende Radfahrer zu markieren, welche zudem die Routenführung unterstützt. Auch für Fußgänger, die die Tannhäuserstraße überqueren, ist ein verkleinerter Einmündungstrichter positiv zu bewerten, da die Querungslänge sinkt.

Seitens der Stadt Bayreuth (Entwurf Mai 2009) wurde ein Gesamtumbau des Knotenpunkts in einen kleinen Kreisverkehrsplatz angeregt. Durch den Umbau zum Kreisverkehr entfallen Wartezeiten beim Abbiegen und ein zügiger Verkehrsfluss ist gewährleistet. Es ist jedoch mit höheren Kosten zu rechnen, als bei einem alleinigen Rückbau des Einmündungstrichters. Im Zuge der Hauptroute ist diese Lösung aber ebenso denkbar. Diese Lösungsvariante wurde im Rahmen der Kostenschätzungen nicht berücksichtigt.

## 4.2 Bindlach, westl. Route

Hauptroute Nr. 2: Bindlach, westl. Route											
<p><b>Charakteristik:</b> Überwiegend ruhige, radiale Alltags- und Freizeitroute (teilweise identisch mit Radring/Schleife D); das Industriegebiet wird berührt aber nicht durchfahren. Im nördlichen Abschnitt sehr ruhig.</p>	<table> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>4,20 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>1,38 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktängel</b></td> <td>3</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	4,20 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	12%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3	<b>Streckenmängel</b>	1,38 km	<b>Punktängel</b>	3
<b>Länge der Route</b>	4,20 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	12%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3										
<b>Streckenmängel</b>	1,38 km										
<b>Punktängel</b>	3										
<p><b>Verlauf:</b> Ab Rotmainufer durch St. Georgen, über Markgrafenallee und Grüner Baum bis über die Bahn und dann bahnparallel (Furtwänglerstraße) direkt nach Bindlach-West (z. B. Anbindung an den Bahnhof Bindlach). Vom Sternplatz bis zur Kreuzung Rosestraße/ Am Schwarzen Steg deckungsgleich mit Route 3.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Josephsplatz/ Hohenzollernring (vgl. Kap. 5.3)</li> </ul>											
<p><b>Ausgewählte Maßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grüner Baum (Bild 38 und Bild 39) (Maßnahme 2-3, 2-4, 2-C)</li> </ul>											

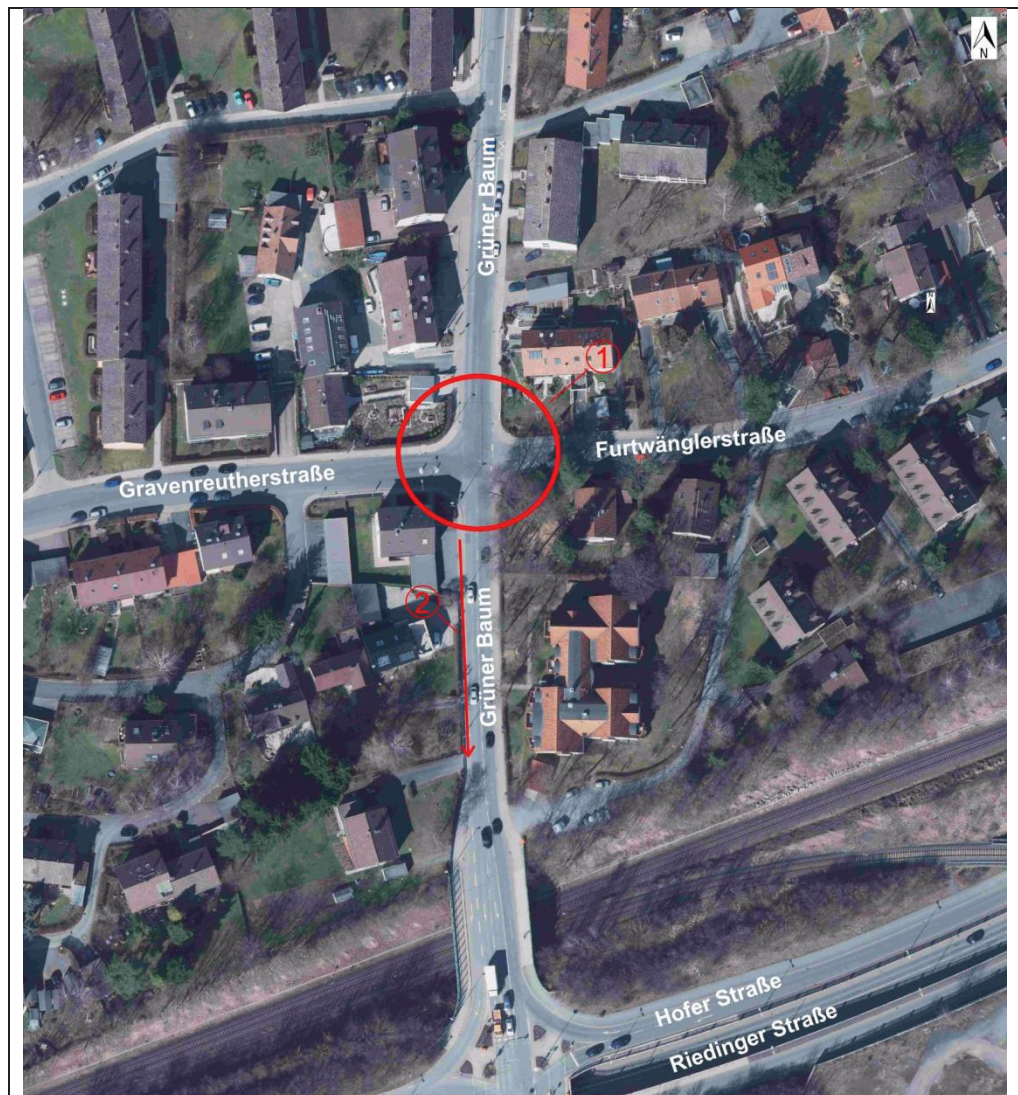


Bild 38: Grüner Baum/ Hofer Straße, Maßnahmvorschläge nördlicher Bereich

1. Hier besteht eine gute, übersichtliche Quermöglichkeit im Zuge der Hauptroute: Markieren eines Aufmerksamkeitsfeldes (Roteinfärbung) sowie VZ 138 (Achtung, Radfahrer queren) aus beiden Fahrtrichtungen Grüner Baum empfehlenswert
2. In Richtung Süden könnte bei einer Fahrbahnbreite von > 7,0 m ebenfalls ein einseitiger Schutzstreifen angelegt werden. Fahrbahnaufteilung (von links nach rechts) in Ri. Süden: 3,25 / 2,25 / 1,5 m





Bild 39: Grüner Baum/ Hofer Straße, Maßnahmenvorschläge südlicher Bereich

Knotenpunkt Grüner Baum mit acht Ein- und Ausfahrten von/zur Hofer Straße:

- Flächenverfügbarkeit reicht allenfalls für einseitigen Schutzstreifen in Grüner Baum
- Empfehlung: Anordnung jeweils eines einseitigen Schutzstreifens in den Zufahrten von Norden und Süden; Erweiterung der Geradeaus-Fahrfstreifen auf 3,75 m zulasten der übrigen Fahrfstreifen und Verkleinerung der nord-westlichen Dreiecksinsel um 0,50m und Lösung nach ERA 10 mit Schutzstreifen à 1,5 m
- Hinweis: Im gesamten Abschnitt nur richtungstreue Radverkehrsführung und keine Zweirichtungsführung auf östlichem Gehweg möglich

### 4.3 Bindlach, östl. Route

Hauptroute Nr. 3: Bindlach, östl. Route											
<p><b>Charakteristik:</b> Steigungsarme (Ausnahme: kurzer Abschnitt Eremitagestraße) radiale Alltags- und Freizeitroute, großteils Führung über Nebenstraßen.</p>	<table border="1"> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>4,68 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>0,92 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktmängel</b></td> <td>7</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	4,68 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	22%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3	<b>Streckenmängel</b>	0,92 km	<b>Punktmängel</b>	7
<b>Länge der Route</b>	4,68 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	22%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3										
<b>Streckenmängel</b>	0,92 km										
<b>Punktmängel</b>	7										
<p><b>Verlauf:</b> Abgasarme Führung durch St. Georgen über Rosestraße, entlang des Friedhofs .-Riedelsberger Weg bis hin zur Eremitagestraße. Weiter über die Bernecker Straße Richtung Laineck. Nach Unterquerung des Knotens Bayreuth-Nord weiter in Richtung Bindlach-Ost. Vom Sternplatz bis zur Kreuzung Rosestraße/ Ellrodtweg deckungsgleich mit Route 2.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereich Bernecker Straße/ Eremitagestraße (vgl. Kap. 5.4)</li> <li>• Knoten Albrecht-Dürer-Straße/ Hohenzollernring (vgl. Kap. 5.3)</li> </ul>											
<p><b>Ausgewählte Maßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Friedrich-Ebert-Straße/ Rosestraße (Bild 39) (Maßnahme 3-A)</u></li> </ul> <p>Die Friedrich-Ebert-Straße ist im Zuge der Route entlang der Rosestraße schwierig überquerbar. Durch einen sehr weiten Einmündungstrichter und vielfach im Sichtbereich parkende Kfz ist dieser Bereich schlecht einsehbar, was sich durch die Querung im Kurvenbereich der Friedrich-Ebert-Straße noch verstärkt. Die Friedrich-Ebert-Straße ist Vorfahrtstraße und bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und 10.000 Kfz pro Tag nicht schwach belastet. Um den durchgängigen Charakter der Hauptroute zu betonen, empfiehlt es sich die Querung zu sichern. Mit einem Rückbau des Einmündungstrichters können die Sichtverhältnisse verbessert werden. Zusätzlich sollten die Einmündungsbereiche aufgepflastert werden, zum einen als Bremse für Radfahrer, zum anderen zur optischen Betonung der Querung. Auf der Friedrich-Ebert-Straße bietet sich die Möglichkeit eine Überfahrbare Querungshilfe anzulegen, die den Verkehr auf der Friedrich-Ebert-Straße abbremst und gleichzeitig Radfahrern eine Querungshilfe bietet.</p>											

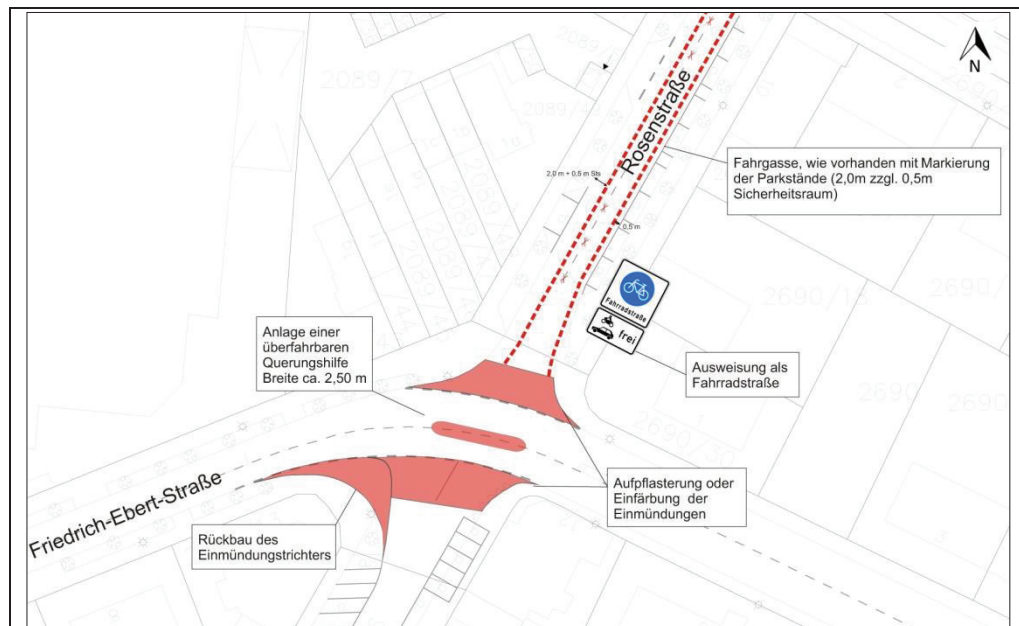


Bild 40: Lösungsvorschläge für den Knoten Friedrich-Ebert-Straße/ Rosestraße

Darüber hinaus wird empfohlen die Rosestraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Stuckbergstraße als Fahrradstraße auszuweisen. So kann der besondere Charakter dieser Hauptroute hervorgehoben werden. Dazu sind neben der Beschilderung mit Zeichen 244 und Zusatzzeichen eine deutliche Markierung und Einengung der Fahrgasse erforderlich. Es empfiehlt sich, hierzu die heute freien Parkstände abzumarkieren (2,00 m+0,50 m Sicherheitstrennstreifen).

Seitens der Stadt Bayreuth (Entwurf April 2009) wurde für diesen Knotenpunkt ein vollständiger Knotenumbau in einen kleinen Kreisverkehrsplatz angeregt (vgl. Bild 41). Die Bevorrechtigung der Friedrich-Ebert-Straße würde mit dieser Maßnahme aufgegeben und eine Querung insgesamt erleichtert. Jedoch sind hier erheblich höhere Kosten in Kauf zu nehmen. Diese Lösungsvariante wurde im Rahmen der Kostenschätzungen nicht berücksichtigt.



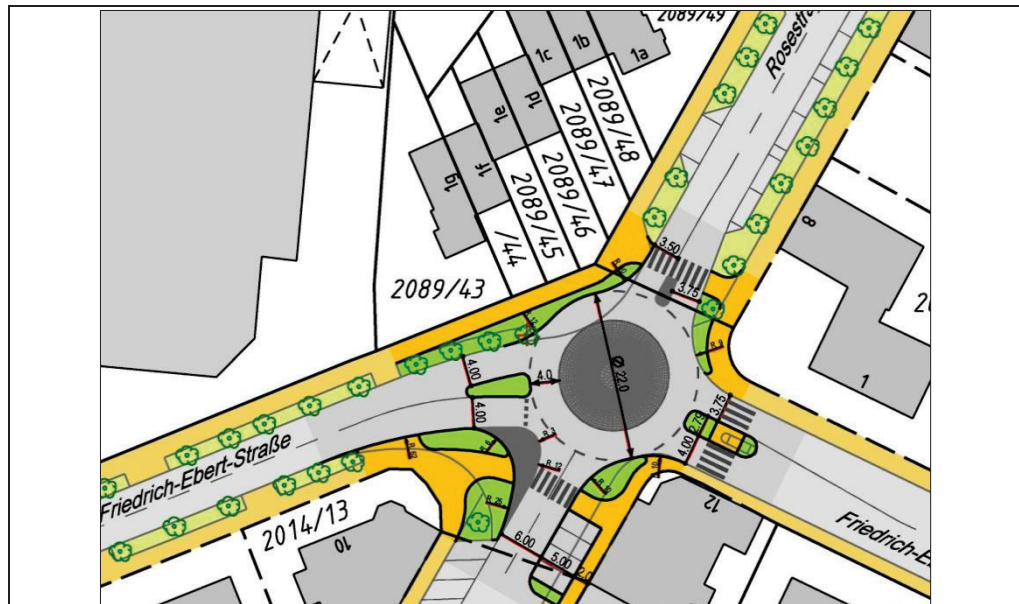


Bild 41: Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße/ Rosestraße: Umbau zum Kreisverkehrsplatz (Entwurf Stadt Bayreuth)

- Warmensteinacher Straße/ Bernecker Straße (Maßnahme 3-D)

An diesem Knotenpunkt zweigt die Hauptroute, der Bernecker Straße folgend, nach Norden ab. Es besteht für Radfahrer und Fußgänger keine gesicherte Quermöglichkeit der mit bis zu 11.000 Kfz/ Tag befahrenen Warmensteinacher Straße. Aus Richtung Norden ist die Querung zusätzlich erschwert, da durch ein Gebäude auf nordwestlicher Seite die Sicht eingeschränkt ist. Zukünftig ist im Verlauf des westlichen Teils der Bernecker Straße die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen geplant.

Es wird empfohlen, zur Erleichterung der Querung eine Mittelinsel anzulegen. Diese wird auf östlicher Seite des Knotens platziert, wo durch Vorhandensein eines Parkstreifens ausreichende Platzreserven vorliegen. Radfahrer können im Zuge der Route, vom geplanten Schutzstreifen aus, über die neue Mittelinsel den gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der Bernecker Straße Richtung Norden erreichen. Zusätzlich erfolgt auch eine Anbindung an die Radverkehrsführung im Zuge der Warmensteinacher Straße Richtung Osten (gemeinsamer Geh- und Radweg; nicht Bestandteil des Haupttroutennetzes).

## 4.4

## Friedrichsthal

Hauptroute Nr. 4: Friedrichsthal											
<p><b>Charakteristik:</b> Ruhige, abgasarme und lärmfreie radiale Hauptroute, auch geeignet zur östlichen Umfahrung der Landesgartenschau 2016 und im reinen Freizeitverkehr (Teilabschnitt des Inneren Ringes), nicht ganz steigungsfrei im Bereich Schützenstraße (Laineck).</p>	<table> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>6,33 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>0,27 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktmängel</b></td> <td>3</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	6,33 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	5%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3	<b>Streckenmängel</b>	0,27 km	<b>Punktmängel</b>	3
<b>Länge der Route</b>	6,33 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	5%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3										
<b>Streckenmängel</b>	0,27 km										
<b>Punktmängel</b>	3										
<p><b>Verlauf:</b> Routenführung von der City entlang des Roten Mains, dort über eine neuangelegte Trasse auf dem Landesgartenschau Gelände bis zur Eremitagestraße. Über Holzleinsmühle, Sudetenstraße und Denkmalstraße zur Warmensteinaicher Straße. Vom Sternplatz bis zur Albrecht-Dürer-Str./ Ellrodtweg deckungsgleich mit Route 3.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereich Eremitagestraße/ Holzleinsmühle (vgl. Kap. 5.4)</li> </ul>											

## 4.5

## St.Johannis/ Eremitage

Hauptroute Nr. 5: St. Johannis/ Eremitage											
<p><b>Charakteristik:</b> Kurze Hauptroute zur Anbindung des Stadtteils St. Johannis und der Eremitage; abgasarme Führung im Bereich Rosenau und Badstraße, weiter über wenig befahrene Nebenstraßen. Keine Führung entlang Hauptverkehrsstraßen.</p>	<table> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>3,38 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>1,41 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktmängel</b></td> <td>3</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	3,38 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	0%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3	<b>Streckenmängel</b>	1,41 km	<b>Punktmängel</b>	3
<b>Länge der Route</b>	3,38 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	0%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3										
<b>Streckenmängel</b>	1,41 km										
<b>Punktmängel</b>	3										
<p><b>Verlauf:</b> Aus der Innenstadt über die Äußere Badstraße (Führung analog des Inneren Rings) und Obere Röth mit Überquerung der Autobahn in Richtung St. Johannis.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• keine</li> </ul>											
<p><b>Ausgewählte Maßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Eremitagestraße/ Sandnerweg (Bild 42) (Maßnahme 5-A, 5-C)</u></li> </ul> <p>Die Lösung des Knotens Eremitagestraße/ Sandnerweg stellt eine prototypische Lösung für die Querung einer Hauptverkehrsstraße dar. Die Route kreuzt die Eremitagestraße vom Sandnerweg in eine für den Kfz-Verkehr gesperrte Straße. Vorgeschlagen wird eine Verdeutlichung der Ausfahrtsuren im Sandnerweg. Für den Radverkehr wird eine Aufstellfläche in Richtung geradeaus angelegt.</p> <p>Auf kreuzende Radfahrer sollte mittels Zeichen 138 hingewiesen werden und die Kfz-Geschwindigkeiten können mit Hilfe von Aufmerksamkeitsfeldern (bestehend aus „Rüttelstreifen“ in Form einer Dickschichtmarkierung) gesenkt werden.</p>											

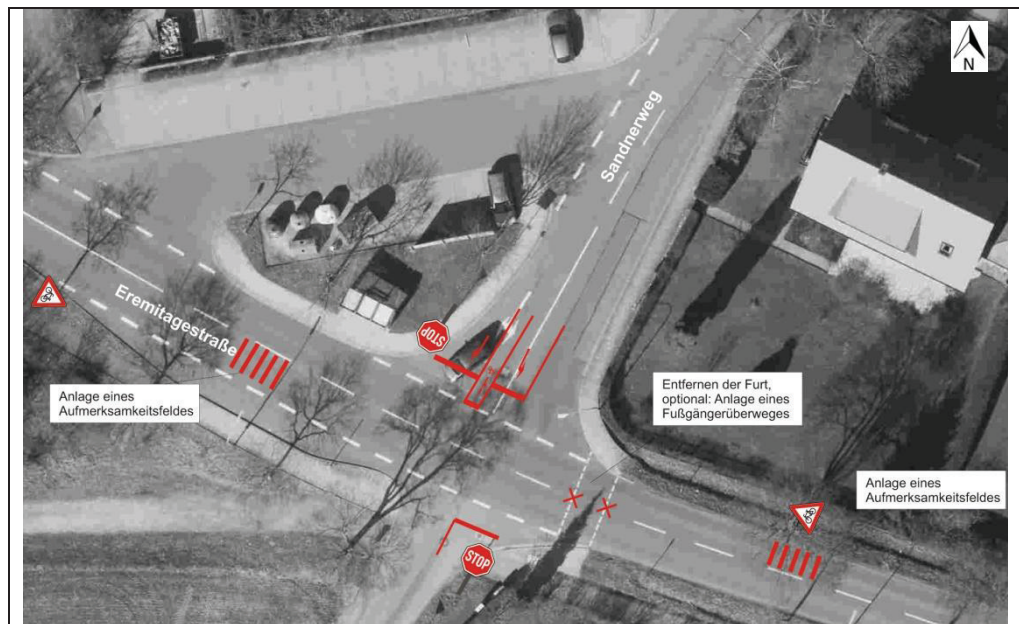


Bild 42: Lösungsvorschläge am Knoten Eremitagestraße/ Sandnerweg

Optional kann ein Fußgängerüberweg am Knoten angelegt werden, der an Stelle der heute vorhandenen Furt für Schülerlotsen eingerichtet wird. Diese Furt muss in jedem Fall entfernt werden.

## 4.6

## Seulbitz

Hauptroute Nr. 6: Seulbitz											
<p><b>Charakteristik:</b> Überwiegend alltagsbetonte radiale Hauptroute entlang einer mit 10 - 18 Tsd. Kfz/Tag mittelstark belasteten Hauptverkehrsstraße, später verkehrsberuhigte Bereiche ; gleichwohl identisch mit Radring/Schleifen E.</p>	<table> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>6,03 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>73%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>2,49 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktmängel</b></td> <td>6</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	6,03 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	73%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3	<b>Streckenmängel</b>	2,49 km	<b>Punktmängel</b>	6
<b>Länge der Route</b>	6,03 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	73%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3										
<b>Streckenmängel</b>	2,49 km										
<b>Punktmängel</b>	6										
<p><b>Verlauf:</b> Von der östlichen Cityausfahrt über Wieland-Wagner-Str. die Königsallee entlang bis zur Wunaustraße, dann über die Eremitenhofstraße und Seulbitzer Str. nach Seulbitz. Vom Sternplatz bis zur Kreuzung Kemnather Straße/ Wunaustraße deckungsgleich mit Route 7.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knoten Eremitenhofstraße/ Wunaustraße (vgl. Kap. 5.5)</li> </ul>											
<p><b>Ausgewählte Maßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Hohenzollernring/ Wieland-Wagner-Straße (Maßnahme 6-A)</u></li> </ul> <p>Die Route verläuft entlang der Wieland-Wagner-Straße in Richtung Osten. Bis zum Knoten mit dem Hohenzollernring ist keine Radverkehrsführung vorhanden. Am Knoten muss der Radverkehr eine kurze Busspur mitbenutzen, um sich an der LSA aufzustellen. Es ist anzuraten, dass für den Radverkehr eine eigene Aufstellfläche geschaffen wird, um einen sicheren Übergang auf den in Richtung Osten weiterführenden Radfahrstreifen (geplant) zu ermöglichen.</p>											



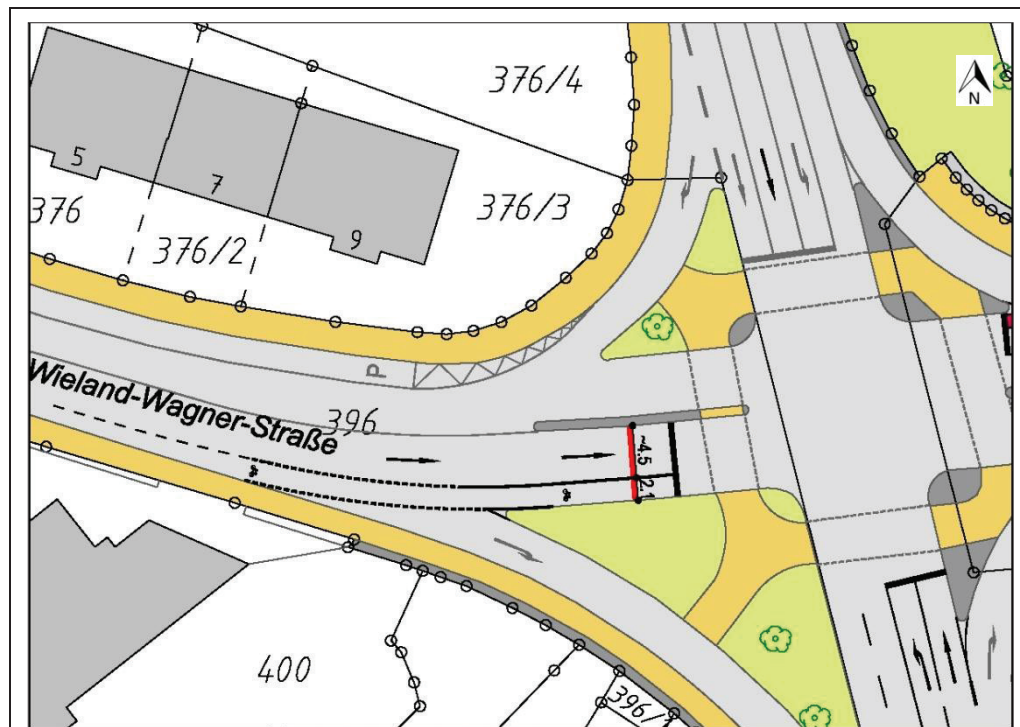


Bild 43: Knotenpunkt Wieland-Wagner-Straße/ Hohenzollernring: Markierung eines Radfahrstreifens in der Knotenzufahrt (Entwurf Stadt Bayreuth)

Planungen der Stadt Bayreuth sahen vor, die Busspur zugunsten eines Radfahrstreifens in der Knotenzufahrt aufzuheben (vgl. Bild 43). Diese Lösungsvariante sollte weiter verfolgt bzw. neu aufgenommen werden.

## 4.7

**Aichig**

Hauptroute Nr. 7: Aichig											
<p><b>Charakteristik:</b> Ergänzung zu Route 6: Fortlaufende Führung entlang der Kemnather Straße.</p>	<table border="1"> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>4,65 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>86%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>3,72 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktmängel</b></td> <td>6</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	4,65 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	86%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	2	<b>Streckenmängel</b>	3,72 km	<b>Punktmängel</b>	6
<b>Länge der Route</b>	4,65 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	86%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	2										
<b>Streckenmängel</b>	3,72 km										
<b>Punktmängel</b>	6										
<p><b>Verlauf:</b> Ab Wunaustraße Abzweigung von der Hauptroute 6 als Hauptroute 7 auf der Kemnather Str. bis Aichig und Stadtgrenze, in diesem Abschnitt identisch mit Radrिंग/Schleife E. Vom Sternplatz bis zur Kreuzung Kemnather Straße/ Wunaustraße deckungsgleich mit Route 6.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• keine</li> </ul>											
<p><b>Ausgewählte Maßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• siehe Route 6</li> </ul>											

## 4.8

## Wolfsbach

Hauptroute Nr. 8: Wolfsbach											
<p><b>Charakteristik:</b> Stark alltagsbetonte radiale Hauptroute entlang mit 4 - 18 Tsd. Kfz/Tag mittelstark belasteten Hauptverkehrsstraßen, gleichwohl identisch mit dem Pegnitz-Radweg (und teilweise Main-Radweg).</p>	<table> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>7,45 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>55%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>1,58 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktmängel</b></td> <td>4</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	7,45 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	55%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	2	<b>Streckenmängel</b>	1,58 km	<b>Punktmängel</b>	4
<b>Länge der Route</b>	7,45 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	55%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	2										
<b>Streckenmängel</b>	1,58 km										
<b>Punktmängel</b>	4										
<p><b>Verlauf:</b> Ab der City Verlauf über Ludwigstraße, Jean-Paul-Straße, Universitätsstraße, Dr.-Konrad-Pöhner-Str. (GE-Gebiet Am Pfaffenleck, BAB-AS BT-Süd), Äußere Nürnberger Str.; Führung auf straßenparallelen, z. T. selbständigen Geh- und Radwegen, in den Ortslagen Oberkonnersreuth und Wolfsbach ruhige Nebenstraßen.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• keine</li> </ul>											

**Ausgewählte Maßnahmen:**

- Universitätsstraße/ Frankengutstraße (Maßnahme 8-1)

Die Hauptroute erreicht aus der Jean-Paul-Straße die Universitätsstraße und verläuft weiter Richtung Süden. Ab Unterführung südlich Priesterstraße ist nur noch auf westlicher Seite eine Radverkehrsanlage vorhanden.

Es ist zu empfehlen, dass die Route zwischen Frankengutstraße und Unterführung in richtungstreuer Führung entlang der Universitätsstraße geführt wird. Eine Führung auf einer Straßenseite ist nicht zu empfehlen, da die Radverkehrsanlagen nicht für den Zweirichtungsverkehr geeignet sind. Zudem ist in der gesamten Universitätsstraße eine richtungstreue Führung vorhanden. Eine Freigabe für den Zweirichtungsverkehr auf diesem kurzen Teilstück könnte das Falschfahren auch in den weiteren Abschnitten fördern.

Stadtauswärts fahrende Radfahrer nutzen die LSA Höhe Frankengutstraße, um auf die südliche Straßenseite der Universitätsstraße zu gelangen. Diese Routenführung ist entsprechend mit Hinweisschildern zu kennzeichnen. Stadteinwärts fahrende Radfahrer nutzen die Unterführung südlich der Priesterstraße.

## 4.9

## Destuben

Hauptroute Nr. 9: Destuben											
<p><b>Charakteristik:</b> Alltags- und freizeitbetonte radiale Hauptroute etwa zur Hälfte über ruhige Wohnstraßen und durch Grüngelände sowie ruhige Nebenstraßen, abschnittsweise identisch mit Radring/Schleife A, ab Thiergärtner Str. stadtauswärts mit dem Main-Radweg.</p>	<table> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>6,66 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>55%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>0,00 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktmängel</b></td> <td>3</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	6,66 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	55%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3	<b>Streckenmängel</b>	0,00 km	<b>Punktmängel</b>	3
<b>Länge der Route</b>	6,66 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	55%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3										
<b>Streckenmängel</b>	0,00 km										
<b>Punktmängel</b>	3										
<p><b>Verlauf:</b> Ab Überquerungsstelle Stadtkernring/Friedrichstraße durch das Wohn- und Kleingartengebiet des Stadtbezirks Birken/Quellhöfe, Thiergärtner Straße ab Universitätsstraße.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wittelsbacherring/ Friedrichstraße (vgl. Kap 5.6)</li> </ul>											
<p><b>Ausgewählte Maßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Universitätsstraße/ Schwedenbrücke/ Thiergärtner Straße</u> (Maßnahme 9-C)</li> </ul> <p>An diesem Knotenpunkt kreuzt die Hauptroute die Thiergärtner Straße von Norden nach Süden. Die Querung erfolgt zunächst über eine Mittelinsel in ausreichender Breite (Breite Markierungen <math>\geq 2,50</math> m; Inselköpfe <math>\leq 2,50</math> m). Im Anschluss muss ein freier Rechtsabbieger gequert werden, hierzu ist eine aufmarkierte Aufstellfläche in zu geringer Breite vorhanden (Bild 44).</p>											





Bild 44: Mittelinsel Thiergärtner Straße und zu gering dimensionierte Aufstellfläche am ungesicherten freien Rechtsabbieger

Ungünstig sind insgesamt die mehrfach erforderlichen Querungsvorgänge, der nicht gesicherte freie Rechtsabbieger und die deutlich zu gering dimensionierte Aufstellfläche.

Es wird empfohlen, die Rechtsabbiegefahrbahn im Zuge der Thiergärtner Straße zurückzubauen. Somit kann die Querung der Thiergärtner Straße zügiger und sicherer erfolgen. Die Kreuzungslänge verringert sich und durch die fehlende Rechtsabbiegefahrbahn nähern sich abbiegende Kfz mit geringerer Geschwindigkeit. Die vorhandene Mittelinsel sollte darüber hinaus erneuert und auf eine (bauliche) Breite von 2,50 m vergrößert werden.

## 4.10

## Forkendorf

Hauptroute Nr. 10: Forkendorf											
<p><b>Charakteristik:</b> Alltags- und freizeitbetonte radiale Hauptroute mit wechselndem Charakter, zwischen ruhigen Stadtstraßen, belasteten Knotenpunkten und ländlichen Nebenstraßen.</p>	<table> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>4,28 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>1,65 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktmängel</b></td> <td>2</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	4,28 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	43%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3	<b>Streckenmängel</b>	1,65 km	<b>Punktmängel</b>	2
<b>Länge der Route</b>	4,28 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	43%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3										
<b>Streckenmängel</b>	1,65 km										
<b>Punktmängel</b>	2										
<p><b>Verlauf:</b> Ab Überquerungsstelle Stadtkernring/Moritzhöfen entlang der Pottensteiner Str. (Verkehrsberuhigung geplant), Knotenpunkte Justus-Liebig-Str. und Thiergärtner Str. (Verkehrsproblematik), Ludwig-Thoma-Str., Saaser Berg bis zur Stadtgrenze.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• keine</li> </ul>											

## 4.11

## Saas/ Glocke

Hauptroute Nr. 11: Saas/Glocke											
<p><b>Charakteristik:</b> Alltags- und freizeitbetonte radiale Hauptroute mit wechselndem Charakter, zwischen ruhigen Stadtstraßen, belasteten Netzabschnitten und dörflichen Wohnstraßen (hohe Wohndichte = Radverkehrsnachfrage im Stadtbezirk Altstadt) mit Anbindung des Gewerbestandortes „Glocke“.</p>	<table> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>4,41 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>0,85 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktmängel</b></td> <td>4</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	4,41 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	5%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3	<b>Streckenmängel</b>	0,85 km	<b>Punktmängel</b>	4
<b>Länge der Route</b>	4,41 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	5%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3										
<b>Streckenmängel</b>	0,85 km										
<b>Punktmängel</b>	4										
<p><b>Verlauf:</b> Ab Knotenpunkt Stadtkernring/Dammwäldchen Leopoldstraße, Rathenaustraße, Robert-Koch-Straße, Rückertweg, Justus-Liebig-Str., Otto-Hahn-Str., Karl-von-Linde-Str., Glockenstr., Lange Zeile, Saas bis zur Vereinigung mit der Route 10.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wittelsbacherring/ Bismarckstraße/ Dammwäldchen (vgl. Kap. 5.7)</li> <li>• Justus-Liebig-Straße/ Rückertweg/ Spitzwegstraße (vgl. Kap. 5.8)</li> </ul>											

**Ausgewählte Maßnahmen:**

- Robert-Koch-Straße (Maßnahme 11-2, 11-3)

In der Robert-Koch-Straße wird der Radverkehr im Mischverkehr mitgeführt, was auf Grund der Verkehrsbelastung kein Problem darstellt. Bedingt durch den sehr breiten Straßenquerschnitt, werden jedoch vielfach überhöhte Kfz-Geschwindigkeiten beobachtet. Um dem Einhalt zu gebieten, empfiehlt es sich, beidseitig Parkstände von jeweils 2,50 m abzumarkieren, um die Fahrbahnfläche optisch einzuengen.

- Gewerbegebiet Glocke (Maßnahme 11-D)

Im Gewerbegebiet Glocke gibt es an einigen Einmündungen Sichteinschränkungen. Herannahende Radfahrer werden ggf. nicht rechtzeitig wahrgenommen und konfliktreiche Situationen sind möglich. Insbesondere am Parkhaus des „real“ ist die Sicht durch einen hohen Gitterzaun stark eingeschränkt. Ein Austausch gegen einen niedrigeren Zaun wird empfohlen (Privatgrund). Insgesamt ist darauf zu achten, dass Ein- und Ausfahrten keine konfliktreichen Sichteinschränkungen aufweisen.

## 4.12

## Mistelbach

Hauptroute Nr. 12: Mistelbach											
<p><b>Charakteristik:</b> Sowohl touristische als auch freizeit-orientierte Führungen. Zunächst selbstständige Führung entlang des Mistelbachs, später eigenständiger Verlauf entlang einer mit mehr als 10.000 Kfz/Tag belasteten Straße.</p>	<table> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>5,32 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>36%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>0,31 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktmängel</b></td> <td>5</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	5,32 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	36%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	2	<b>Streckenmängel</b>	0,31 km	<b>Punktmängel</b>	5
<b>Länge der Route</b>	5,32 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	36%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	2										
<b>Streckenmängel</b>	0,31 km										
<b>Punktmängel</b>	5										
<p><b>Verlauf:</b> Ab Überquerungsstelle Stadtkernring/ Am Sendelbach auf dem selbstständigen Mistelbach-Radweg bis Am Mistelbach, weiter über Eichelweg, Fantaisiestr. und Bamberger Straße. Abzweigung von der Bamberger Straße (Nebenstraße) in Richtung B22, über nebenliegende Anlage und St2163 bis zur Stadtgrenze Richtung Mistelbach. Vom Sternplatz bis zur Kreuzung Am Sendelbach/ Kulmbacher Straße deckungsgleich mit den Routen 13 bis 15, bis Abzweigung der Bamberger Straße deckungsgleich mit den Routen 13 und 14 und bis zur Kreuzung St2163/ Am Schlosspark deckungsgleich mit Route 13.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereich Rotmaincenter (Querung Hohenzollernring/ Am Sendelbach, vgl. Kap. 5.9)</li> </ul>											



**Ausgewählte Maßnahmen:**

- Carl-Burger-Straße/ Am Mistelbach (Maßnahme 12-B)

An dieser Stelle kreuzt die Route der selbstständigen Verbindung Am Mistelbach folgend die Carl-Burger-Straße. Die Querungsstelle sollte zur Realisierung der Route besonders betont und gesichert werden. Für eine Querungshilfe ist nicht ausreichend Platz verfügbar. Es wird angeraten die Fahrbahn an dieser Stelle durch das Vorziehen der Borde auf maximal 6,00 m zu verengen. Die Querungslänge für Radfahrer und Fußgänger sinkt und Kfz auf der Carl-Burger-Straße müssen ihr Tempo wegen der verengten Situation anpassen und werden auf die Querung hingewiesen. Zusätzlich kann der Fahrbahnbereich rot eingefärbt werden, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen.

## 4.13

## Eckersdorf

Hauptroute Nr. 13: Eckersdorf											
<p><b>Charakteristik:</b> Richtung Eckersdorf eher freizeitorientierte Route mit teilweise vorhandenen Steigungen.</p>	<table> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>5,95 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>0,31 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktmängel</b></td> <td>5</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	5,95 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	19%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3	<b>Streckenmängel</b>	0,31 km	<b>Punktmängel</b>	5
<b>Länge der Route</b>	5,95 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	19%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3										
<b>Streckenmängel</b>	0,31 km										
<b>Punktmängel</b>	5										
<p><b>Verlauf:</b> Verlängerung/ Ergänzung der Hauptroute 12 (Mistelbach); Führung von der St2163 über Geigenreuth nach Eckersdorf (Route bereits außerhalb des Stadtgebiets). Vom Sternplatz bis zur Kreuzung Am Sendelbach/ Kulmbacher Straße deckungsgleich mit den Routen 12 bis 15, bis Abzweigung der Bamberger Straße deckungsgleich mit den Routen 12 und 14 und bis zur Kreuzung St2163/ Am Schlosspark deckungsgleich mit Route 12.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereich Rotmaincenter (Querung Hohenzollernring/ Am Sendelbach, vgl. Kap 5.9)</li> </ul>											
<p><b>Ausgewählte Maßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>St2163/ Am Schlosspark (Maßnahme 13-A)</u></li> </ul> <p>Die Route verläuft bis zu dem Knoten St2163 / Am Schlosspark auf einem weit von der Fahrbahn abgesetzten (quasi selbstständig verlaufenden) gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der B22. Am Knoten muss die mit Kfz-Geschwindigkeit 100 km/h befahrene St2163 frei gequert werden. Zur Realisierung der Route ist die Einrichtung einer Mittelinsel anzuraten, um die Querung zu sichern. Diese muss eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen. Aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite ist eine Aufweitung erforderlich damit für beide Fahrstreifen jeweils mindestens 3,25 m zur Verfügung stehen. Weiterhin wird angeraten, die Kfz-Geschwindigkeit in diesem Bereich auf 70 km/h zu reduzieren.</p>											

## 4.14

## Meyernberg

Hauptroute Nr. 14: Meyernberg											
<p><b>Charakteristik:</b> Alltags- und freizeitbetonte radiale Hauptroute mit wechselndem Charakter, zwischen grünbetontem Bereich im Mistelbachtal, Wohnstraßen und Außerortscharakter (hohe Wohndichte = Radverkehrsnachfrage in Stadtbezirken Altstadt/ Meyernberg). Ausschließlich Führungen in Neben- bzw. Wohnstraßen.</p>	<table> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>4,02 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>1</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>0,45 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktmängel</b></td> <td>5</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	4,02 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	0%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	1	<b>Streckenmängel</b>	0,45 km	<b>Punktmängel</b>	5
<b>Länge der Route</b>	4,02 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	0%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	1										
<b>Streckenmängel</b>	0,45 km										
<b>Punktmängel</b>	5										
<p><b>Verlauf:</b> Ergänzung zur Hauptroute 12 (Mistelbach). Vom Sternplatz bis zur Kreuzung Am Sendelbach/ Kulmbacher Straße deckungsgleich mit den Routen 12 bis 15, bis Abzweigung der Bamberger Straße deckungsgleich mit den Routen 12 und 13.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereich Rotmaincenter (Querung Hohenzollernring/ Am Sendelbach, vgl. Kap. 5.9)</li> </ul>											

## 4.15

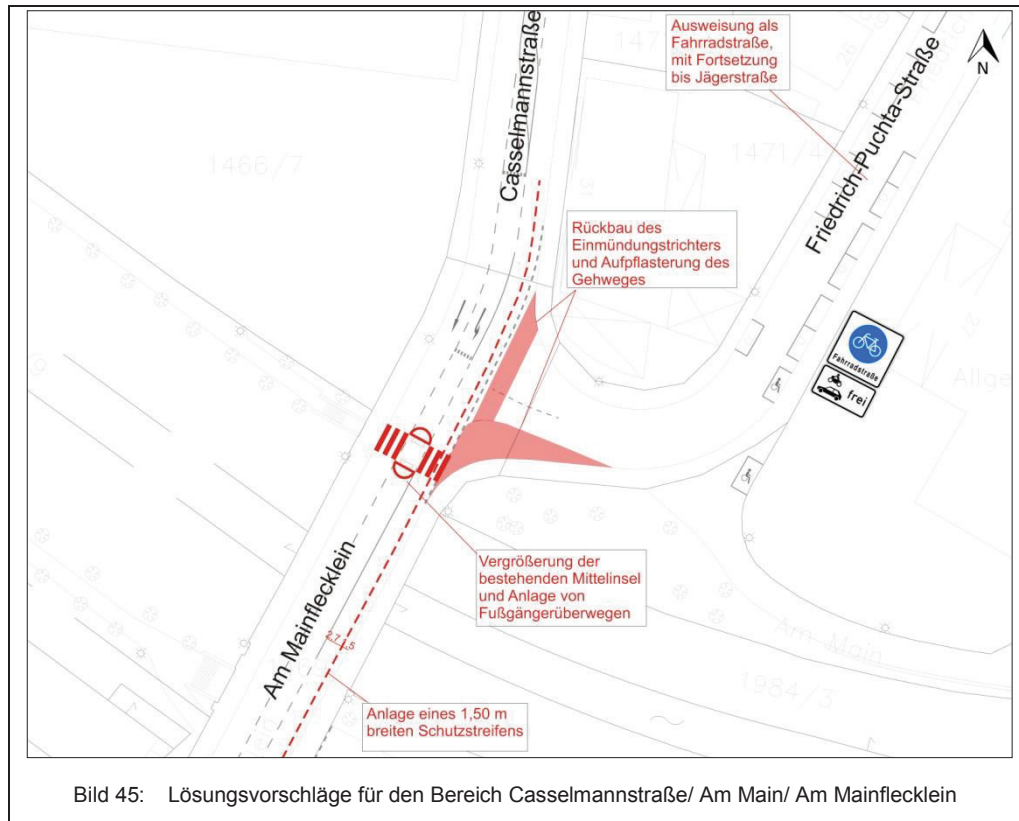
**Oberpreuschwitz**

Hauptroute Nr. 15: Oberpreuschwitz											
<p><b>Charakteristik:</b> Alltagsbetonte radiale Hauptroute mit wechselndem Charakter.</p>	<table> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>7,33 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>2,79 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktmängel</b></td> <td>3</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	7,33 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	42%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3	<b>Streckenmängel</b>	2,79 km	<b>Punktmängel</b>	3
<b>Länge der Route</b>	7,33 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	42%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	3										
<b>Streckenmängel</b>	2,79 km										
<b>Punktmängel</b>	3										
<p><b>Verlauf:</b> Vom Stadtkernring über Am Sendelbach in den Straßen zu Kreuz/ Preuschwitzer Straße . An der Kreuzung des Inneren Rings nach Norden und weiter über Seckendorffweg, Kiefernweg und Am Waldrand zurück zur Preuschwitzer Straße. Dieser (bzw. Dörnhofer Straße) folgend bis nach Dörnhof und zur Stadtgrenze. Vom Sternplatz bis zur Kreuzung Am Sendelbach/ Kulmbacher Straße deckungsgleich mit den Routen 12 bis 14.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereich Rotmaincenter (Querung Hohenzollernring/ Am Sendelbach (vgl. Kap. 5.9))</li> </ul>											
<p><b>Ausgewählte Maßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Kiefernweg/Meranierring (Maßnahme 15-B)</u></li> </ul> <p>Die Route verläuft an dieser Stelle vom Kiefernweg über den Meranierring weiter in den Seckendorffweg. Es ist eine Fußgänger-LSA vorhanden, die jedoch von Radfahrern aus dem Kiefernweg nur unter Benutzung des Gehweges benutzt werden kann. Um ein Überqueren des Meranierrings legal zu ermöglichen, sollte ein Anforderungstaster zum Auslösen der LSA im Einmündungsbereich des Kiefernweges eingerichtet werden. Zusätzlich muss die Kfz-Haltelinie vor den Einmündungsbereich nach Norden verlegt werden. Radfahrer haben so die Möglichkeit nach Anforderung und Warten im Kiefernweg direkt in den Seckendorffweg zu queren.</p>											

## 4.16

## Heinersreuth

Hauptroute Nr. 16: Heinersreuth											
<p><b>Charakteristik:</b> Alltagsbetonte radiale Hauptroute mit wechselndem Charakter; durch die Führung entlang des Main-Radweges hohe Anzahl an touristischen Radfahrern; verkehrsarme Anbindung des Gewerbegebiets „Am Bauhof“ unter Meidung der Hindenburg- bzw. Kulmbacher Straße.</p>	<table> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>3,65 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>1</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>0,0 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktmängel</b></td> <td>2</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	3,65 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	0%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	1	<b>Streckenmängel</b>	0,0 km	<b>Punktmängel</b>	2
<b>Länge der Route</b>	3,65 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	0%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	1										
<b>Streckenmängel</b>	0,0 km										
<b>Punktmängel</b>	2										
<p><b>Verlauf:</b> Aus der Innenstadt kommend dem Main-Radweg bzw. Inneren Ring folgend Richtung Nord-Westen. Ab Knoten Kulmbacher Straße/ Am Bauhof zur Drossenfelder Straße und weiter bis zur Stadtgrenze.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>keine</li> </ul>											
<p><b>Ausgewählte Maßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><u>Casselmanstraße/ Am Main/ Am Mainflecklein (Bild 45) (Maßnahme 16-A)</u></li> </ul> <p>Im Verlaufe des Main-Radweges (Höhe Knoten Casselmanstraße/ Am Main) muss die Straße Am Mainflecklein überquert werden. Diese Querung ist problematisch, da die hier vorhandene Mittelinsel zu klein dimensioniert ist und der Einmündungstrichter der Friedrich-Puchta sehr großzügig ausgebaut ist. Radfahrer nutzen hier in der Regel die Gehwege, um die Mittelinsel zu erreichen.</p> <p>Empfohlen wird, die Mittelinsel auf das Maß von 2,50 m zu erweitern und Fußgängerüberwege anzulegen. So wird die Querungsstelle mehr betont und zumindest Fußgängern (und schiebenden Radfahrern) Vorrang eingeräumt. Darüber hinaus sollte die Einmündung auch baulich verändert werden. Mit einer Verengung des Einmündungstrichters wird die Situation übersichtlicher. Zusätzlich sollte mit Aufpflasterung der Gehwegüberfahrt eine Bremse für Kfz eingerichtet werden, die auch den Kreuzungsbereich optisch betont.</p>											



## 4.17

## Cottenbach

Hauptroute Nr. 17: Cottenbach											
<p><b>Charakteristik:</b> Alltags- und freizeitbetonte radiale Hauptroute mit wechselndem Charakter; Führung über Wohnstraßen in Nähe der Innenstadt; Anbindung des Bezirkskrankenhauses Bayreuth.</p>	<table> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>3,90 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>1,28 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktmängel</b></td> <td>3</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	3,90 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	0%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	2	<b>Streckenmängel</b>	1,28 km	<b>Punktmängel</b>	3
<b>Länge der Route</b>	3,90 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	0%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	2										
<b>Streckenmängel</b>	1,28 km										
<b>Punktmängel</b>	3										
<p><b>Verlauf:</b> Querung des Stadtkernrings an der Brücke am Hohenzollernplatz über den Inneren Ring, Friedrich-Puchta-Straße, Jägerstraße und Friedrich-von-Schiller-Straße. Überquerung des Nordrings und Weiterführung in Richtung Norden entlang der Cottenbacher Straße. Vorbei am Bezirkskrankenhaus nach Cottenbach bis an die Stadtgrenze.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knoten Cottenbacher Straße/ Nordring/ Feustelstraße (vgl. Kap 5.10)</li> </ul>											
<p><b>Ausgewählte Maßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Friedrich-Puchta-Straße (Maßnahme 17-A, 17-B, 17-1)</u></li> </ul> <p>Die Friedrich-Puchta-Straße ist im Zuge der Route eine wichtige Achse, die den Radverkehr abseits der stärker belasteten Casselmannstraße in Richtung Norden bringt. Trotz des Wohnstraßencharakters liegt keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vor. An den Knotenpunkten mit der Wiesenstraße und Carl-Schüller-Straße ist die Friedrich-Puchta-Straße wartepflichtig.</p> <p>Für die Friedrich-Puchta-Straße wird die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen. Damit kann die Bedeutung der Hauptroute hervorgehoben werden. Somit wird die Kfz-Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt.</p> <p>An den Knotenpunkten ist nach Möglichkeit Vorrang zu gewähren, was an der Wiesenstraße relativ problemlos realisiert werden kann. So an der Carl-Schüller-Straße keine Veränderung der Vorfahrtsregelung getätigt werden kann, wird zumindest eine Betonung des Kreuzungsbereichs angeraten. Mit Bau von Gehwegnasen kann die Fahrbahnbreite der Carl-Schüller-Straße auf max. 6,00 m reduziert werden. Dadurch sinken die Kfz-Fahrgeschwindigkeiten und die Querungsstelle wird abgesichert. Zusätzlich ist eine Roteinfärbung zur Betonung des Knotenbereichs möglich.</p>											



## 4.18

## Innerer Ring

Hauptroute Nr. 18: Innerer Ring											
<p><b>Charakteristik:</b> Eher touristisch geprägte Rundroute mit Kreuzung aller Haupttrouten. Erfüllt somit eine Verbindungsfunktion. Teilweise Führung auf einer stillgelegten Bahntrasse, stets abseits von Hauptverkehrsstraßen. Jedoch viele Querungen von Hauptverkehrsstraßen.</p>	<table> <tr> <td><b>Länge der Route</b></td> <td>12,55 km</td> </tr> <tr> <td><b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b></td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td><b>Anzahl Querungen HVS</b></td> <td>7</td> </tr> <tr> <td><b>Streckenmängel</b></td> <td>0 km</td> </tr> <tr> <td><b>Punktmängel</b></td> <td>4</td> </tr> </table>	<b>Länge der Route</b>	12,55 km	<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	0%	<b>Anzahl Querungen HVS</b>	7	<b>Streckenmängel</b>	0 km	<b>Punktmängel</b>	4
<b>Länge der Route</b>	12,55 km										
<b>Anteil Hauptverkehrsstraße</b>	0%										
<b>Anzahl Querungen HVS</b>	7										
<b>Streckenmängel</b>	0 km										
<b>Punktmängel</b>	4										
<p><b>Verlauf:</b> Beginn am Annecyplatz und Weiterführung entlang des Roten Mains bis zur Friedrich-Ebert-Straße. Von dort über die Äußere Badstraße bis zur Querung der Königsallee. Entlang der Bahn und nach Querung von Nürnberger- und Universitätsstraße wird die alte Bahntrasse erreicht. Hier befinden sich einige kreuzungsfreie Knotenpunkte (Unterführungen). Nach Überquerung der Bamberger Straße Weiterverlauf nach Norden bis zur Dr.-Würzburger-Straße und Kulmbacher Straße. Nördlich davon Führung auf dem Mainradweg bis zum Ausgangspunkt am Annecyplatz.</p>											
<p><b>Problemschwerpunkte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knoten Hohenzollernring/ Luitpoldplatz/ Bahnhofstraße/ Annecyplatz (vgl. Kap. 5.1)</li> </ul>											

### Ausgewählte Maßnahmen:

- Pottensteiner Straße/ Innerer Ring

Ein Beispiel für die vielen großteils noch ungesicherten Querungen im Zuge des Inneren Rings befindet sich an der Pottensteiner Straße. Hier ist seitens der Stadt Bayreuth die Anlage einer Mittelinsel geplant (Bild 46).

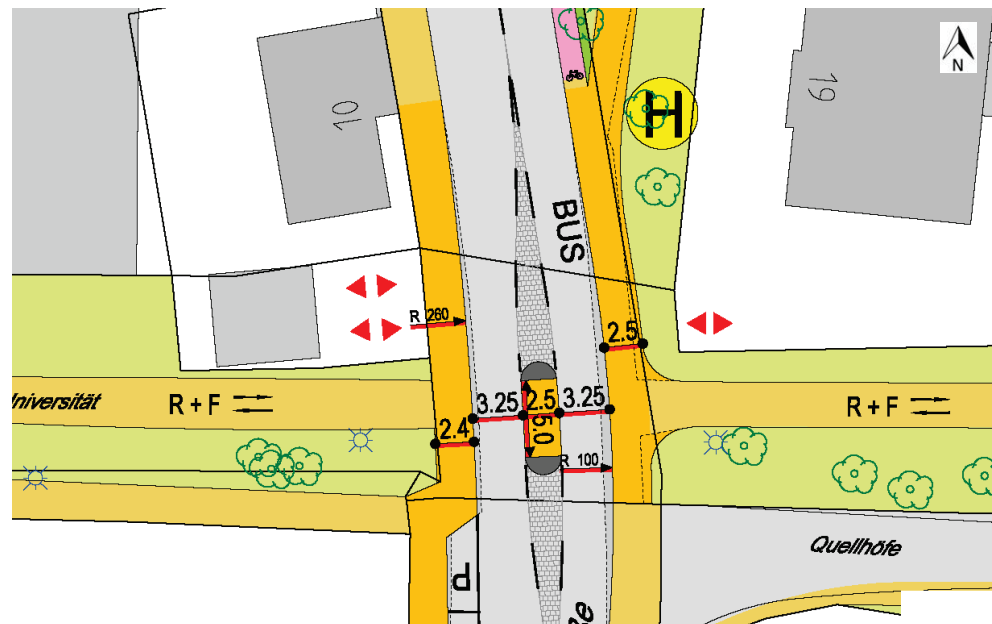


Bild 46: Kreuzungspunkt Innerer Ring / Pottensteiner Straße: Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe (Entwurf Stadt Bayreuth)

- Neckarstraße/ Innerer Ring

Die Querung der Neckarstraße erfolgt ungesichert, es ist für Kfz der Hinweis auf Kreuzende Radfahrer (VZ 137) aufgestellt. Auf Grund der hohen Bedeutung der Hauptroute sollte dieser Hinweis erweitert werden. Ähnlich wie an anderer Stelle im Netz, sollte eine Roteinfärbung des Querungspunktes erfolgen. Zusätzlich können herannahende Kfz mit quermarkierten Breitstreifen (nicht taktile) auf eine Verringerung der Geschwindigkeit hingewiesen werden.