



Endbericht

# Mobilitätskonzept Bayreuth

August 2025

# Abkürzungsverzeichnis

ADFC: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club  
AGFK: Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.  
AST: Anruf-Sammel-Taxi  
BF: Bauhof  
BMM: Betriebliches Mobilitätsmanagement  
BMTG: Bayreuth Marketing & Tourismus GmbH  
DB: Deutsche Bahn  
DFI: Dynamische Fahrgastinformation  
Difu: Deutsches Institut für Urbanistik  
E Klima: Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzieilen  
EFA: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen  
ERA: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen  
FGSV: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V.  
FGÜ: Fußgängerüberweg  
HBVA: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen  
HT: Hauptamt  
HVS: Hauptverkehrsstraßen  
K: Kämmereiamt  
KEP-Dienstleister: Kurier-, Express- und Paketdienstleister  
Lkr: Landkreis

LSA: Lichtsignalanlage  
MIV: motorisierter Individualverkehr  
NVP: Nahverkehrsplan  
ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr  
ÖV: Öffentlicher Verkehr  
PBefG: Personenbeförderungsgesetz  
PA: Personalamt  
PL: Stadtplanungsamt  
RBu: Rufbus  
RegioStar: Regionalstatistische Raumtypologie  
RiLSA: Richtlinien für Lichtsignalanlagen  
SPNV: Schienenpersonennahverkehr  
RIN: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung  
SBF: Städtebauförderung  
STE: Stabsstelle Strukturentwicklung  
STG: Stadtgartenamt  
STW: Stadtwerke  
SUMP: Sustainable Urban Mobility Plan  
T: Tiefbauamt  
UA: Umweltamt  
VB: Verunglücktenbelastung  
VBB: Verkehrsberuhigter Verkehrsbereich  
VCD: Verkehrsclub Deutschland e.V.  
VR: Verunglücktenrate  
VKA: Straßenverkehrsamt  
VU: Verkehrsunternehmen  
Wifö: Wirtschaftsförderung  
ZOH: Zentrale Omnibus-Haltestelle

## Bildnachweis

Titelseite: Frank Albrecht on unsplash

Weitere Bilder, wenn nicht anders angegeben:  
Planersocietät

Für Abbildungen mit dem Hinweis ©OpenStreetMap  
Mitwirkende gilt die Lizenz CC BY-SA 4.0 mit den  
geltenden Lizenzbedingungen:  
<https://www.openstreetmap.org/copyright>

# Inhaltsverzeichnis

1. Anlass & Aufgaben
2. Planungsprozess & Zeitplan
3. Bürger- & Akteursbeteiligung
4. Bestandsanalyse
5. Zielkonzept
6. Handlungsfelder & Maßnahmenpakete
7. Handlungs- & Umsetzungskonzept
8. Evaluations- & Monitoringkonzept
9. Ausblick





# 1. Anlass & Aufgaben

# Einführung

Der vorliegende Endbericht stellt den abschließenden Baustein der Erarbeitung des integrierten Mobilitätskonzepts für die Stadt Bayreuth dar. Das Mobilitätskonzept nimmt als erstes Konzept seiner Art in Bayreuth eine mittel- und langfristige, gesamtstädtische und verkehrsmittelübergreifende Perspektive ein. Es beinhaltet eine abgestimmte Entwicklungsrichtung und Grundlage für alle Planungen und Aktivitäten der Stadt Bayreuth im Bereich Verkehr und Mobilität für die kommenden 10-15 Jahre. Das Mobilitätskonzept als strategisches Planwerk dient der Verwaltung als Leitfaden (Arbeits- und Zielgrundlage) und stellt eine gute Basis für die Gewinnung von Fördermitteln dar. Das Mobilitätskonzept für Bayreuth als große Mittelstadt enthält neben der strategischen Ausrichtung allerdings auch detailliertere Einzelmaßnahmen (vgl. Abbildung).

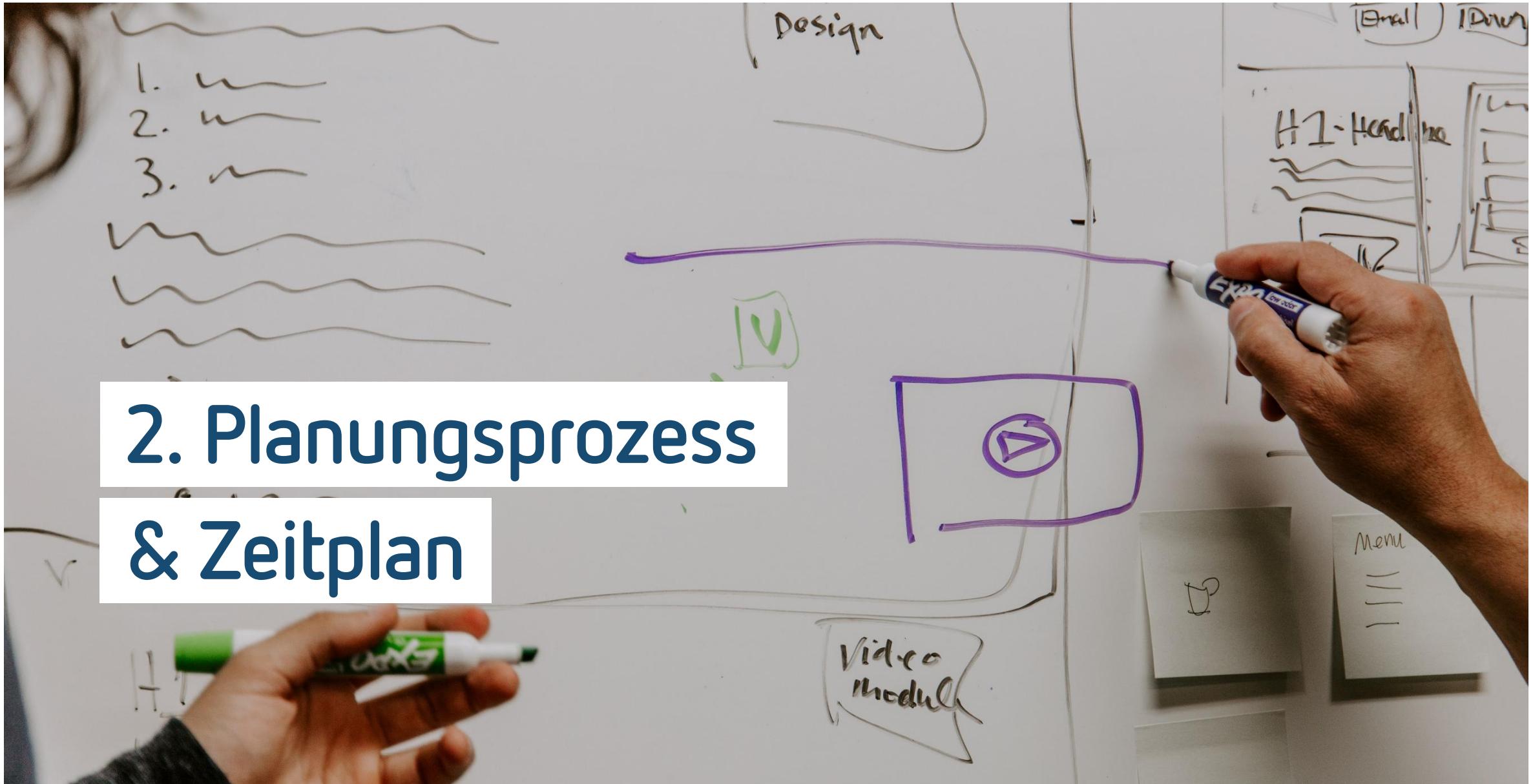
Ziel des integrierten Mobilitätskonzepts ist die Entwicklung einer innovativen Mobilitätsstrategie unter Berücksichtigung der aktuellen gesellschaftlichen, verkehrspolitischen und klimatischen Herausforderungen. Das Konzept bildet eine Schnittstelle zu anderen Fachdisziplinen (z.B. Siedlungsentwicklung, Einzelhandel, ...) und stellt die Bindewirkungen zwischen Konzepten her, die Aussagen zu den Themen Verkehr und Mobilität treffen. Negative Effekte des Kfz-Verkehrs werden in der Bevölkerung ver-

stärkt wahrgenommen, weshalb ein Mobilitätswandel im Mobilitätsverhalten vermehrt eingefordert wird. Der Klimaschutz, eine zunehmende Individualisierung der Gesellschaft und die mobilitätsbezogenen Potenziale der Digitalisierung bei Gewährleistung der verkehrlichen Erreichbarkeit und der mobilitätsbezogenen Grundbedürfnisse machen eine Neuausrichtung der kommunalen Verkehrsplanung notwendig.



Quelle: Handbuch Kommunale Mobilitätskonzepte

## 2. Planungsprozess & Zeitplan

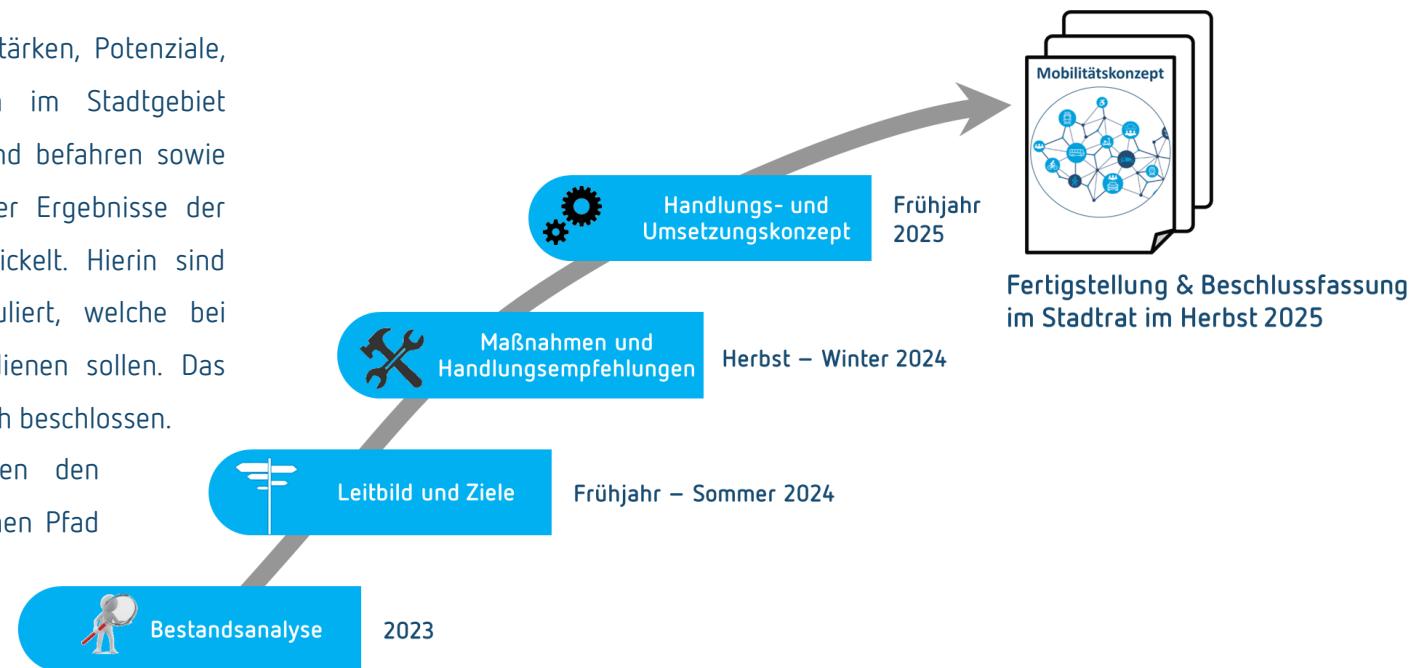


# Das Vorgehen im Mobilitätskonzept Bayreuth

Der Prozess zur Erarbeitung des Mobilitätskonzepts für die Stadt Bayreuth begann im Frühjahr 2023 und schließt mit der Beschlussfassung im Stadtrat im Herbst 2025 ab. Der vorliegende Endbericht baut auf den Ergebnissen der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligungen (Kapitel 3) und der Bestandsanalyse (Kapitel 4) auf. Der Arbeitsprozess besteht aus vier wesentlichen Elementen, die schrittweise aufeinander aufbauen (vgl. nebenstehende Abbildung).

In der Bestandsanalyse wurde die Ausgangslage betrachtet und auf Stärken, Potenziale, Schwächen und Handlungsbedarfe hin analysiert. Hierzu wurden im Stadtgebiet Verkehrszählungen durchgeführt, die Infrastruktur vor Ort begangen und befahren sowie bestehende Konzepte und Planungen ausgewertet. Auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse wurde gemeinsam ein Zielkonzept (Kapitel 5) entwickelt. Hierin sind strategische und langfristige Ziele für die Mobilitätsplanung formuliert, welche bei zukünftigen Projekten als Handlungs- und Entscheidungsgrundlage dienen sollen. Das Zielsystem wurde im Juli 2024 durch den Bauausschuss der Stadt Bayreuth beschlossen. Entlang der identifizierten Handlungsbedarfe und Potenziale neben den beschlossenen Zielen wurden Maßnahmenpakete entwickelt, welche einen Pfad aufzeigen, um die formulierten Ziele zu erreichen.

Das Mobilitätskonzept ist stadtweit und verkehrsmittelübergreifend ausgerichtet. Daher lag bei der Entwicklung der Maßnahmen ein besonderer Schwerpunkt auf der Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote wie auch der Maßnahmen untereinander. Abschließend sind diese Maßnahmen in ein Handlungs- & Umsetzungskonzept überführt worden. Die ersten drei Arbeitsphasen dieses Mobilitätskonzepts wurden von unterschiedlichen Formaten zur Beteiligung der Öffentlichkeit begleitet.



### 3. Öffentlichkeits- & Akteursbeteiligung



## Ablauf der Beteiligung

Die Thematiken der Verkehrsplanung und der zukünftigen Entwicklung der Mobilität betreffen alle Bewohnenden Bayreuths. Mobilität stellt die gesellschaftliche Teilhabe und die individuelle Bewegungsfreiheit als Grundbedürfnis sicher. Der dabei entstehende Kfz-Verkehr verursacht gleichzeitig Belastungen für Bewohnende entlang der Verkehrsachsen. Zudem ist eine gute Erreichbarkeit, vor allem auch überregional, ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor für die Stadt.

Veränderungen der Rahmenbedingungen in der städtischen Mobilität haben erhebliche Auswirkungen auf die Einwohnenden, Betriebe und Unternehmen in Bayreuth und müssen daher von den Bürgerinnen und Bürgern mitgetragen werden, um eine erfolgreiche Mobilitätswende zu ermöglichen. Hierfür ist ein partizipativer Prozess, in dem die Visionen und Ziele

der Mobilität gemeinsam entwickelt und abgestimmt werden, notwendig. Die Beteiligung im Rahmen der Entwicklung des Bayreuther Mobilitätskonzepts fand dabei auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Formaten statt (s. nebenstehende Tabelle).

In der Arbeitsphase der Bestandsanalyse fand die Mobilitätsbefragung, die erste Lenkungskreissitzung sowie das Mobilitätsforum statt. Die zweite Lenkungskreissitzung fand im Rahmen der Erarbeitung des Zielkonzeptes statt. In der Arbeitsphase der Maßnahmenpakete wurden neben dem Lenkungskreis auch die Bürgerinnen und Bürger eingebunden.

Datum	Arbeitsphase	Beteiligungsformat
04/05/2023	Bestandsanalyse	Mobilitätsbefragung
28.09.2023	Bestandsanalyse	1. Lenkungskreissitzung
18.10.2023	Bestandsanalyse	1. Öffentlichkeitsbeteiligung: Mobilitätsforum
14.05.2024	Zielkonzept	2. Lenkungskreissitzung
19.09.2024	Maßnahmenpakete	2. Öffentlichkeitsbeteiligung im Zuge der Europäischen Mobilitätswoche
17.02.2025	Maßnahmenpakete	3. Lenkungskreissitzung

## Mobilitätsbefragung 2023

### Befragungsdesign

Die repräsentative Studie zum Mobilitätsverhalten der Einwohnenden der Stadt Bayreuth fand vom 18. April bis 11. Mai 2023 statt. Aus dem Melderegister wurden 3.510 Haushalte zufällig ausgewählt und gebeten, Fragen u.a. zu ihrer Verkehrsmittelnutzung und ihren alltäglichen Wegen zu beantworten. An der Befragung haben 1.154 Personen aus 598 Haushalten teilgenommen. Das methodische Vorgehen berücksichtigt die Standards für Modal-Split-Erhebungen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern. Es entspricht der letzten Mobilitätsbefragung in der Stadt Bayreuth, die 2015 durchgeführt wurde, und ist an die Methodik der Studie "Mobilität in Deutschland" angelehnt.

### Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Pkw-Dichte in Bayreuth liegt bei 615 (privaten oder dienstlichen) Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnenden und ist

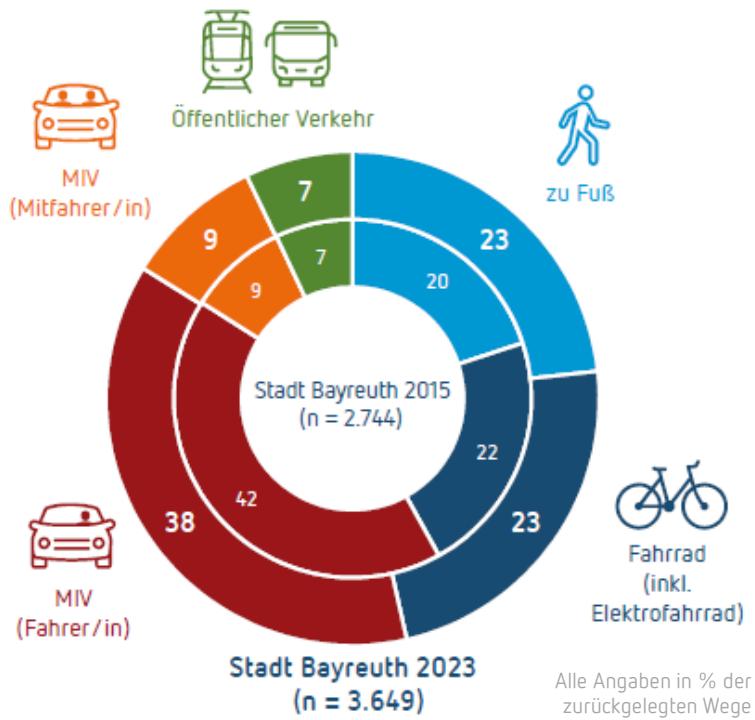
damit seit 2015 (570 Pkw pro 1.000 Einwohnende) etwas angestiegen. 82 % aller Haushalte besitzen mindestens ein Auto. Die Fahrradausstattung der Haushalte ist hingegen von 81 % (2015) auf 75 % gesunken (inkl. E-Fahrräder). Allerdings stieg der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Elektrofahrrad besitzen von 8 % (2015) auf 21%. Zudem besitzen 21 % der Personen eine Zeitkarte für Bus und Bahn (2015: 24 % der Personen).

37 % der Personen benutzen den Pkw als einziges Verkehrsmittel. Rund 13 % der Personen sind ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs - der Anteil ist mehr als doppelt so groß wie in Deutschland insgesamt (MiD 2017: 5 %). 38 % der Personen sind multimodal mobil.

### Charakteristika der Wege

87 % aller Wege werden innerhalb der Stadt Bayreuth zurückgelegt. Die Einwohnenden legen im Schnitt 3,4 Wege pro Tag zurück und sind täglich 70 Minuten unterwegs. Ein

alltäglicher Weg ist im Durchschnitt 7,7 km lang und dauert 20 Minuten. Rund 98 % aller Wege werden zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt bzw. begonnen. Die Verkehrsspitzen liegen zwischen 6 und 8 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr.



## Mobilitätsbefragung 2023

### Modal Split der zurückgelegten Wege und Kilometer

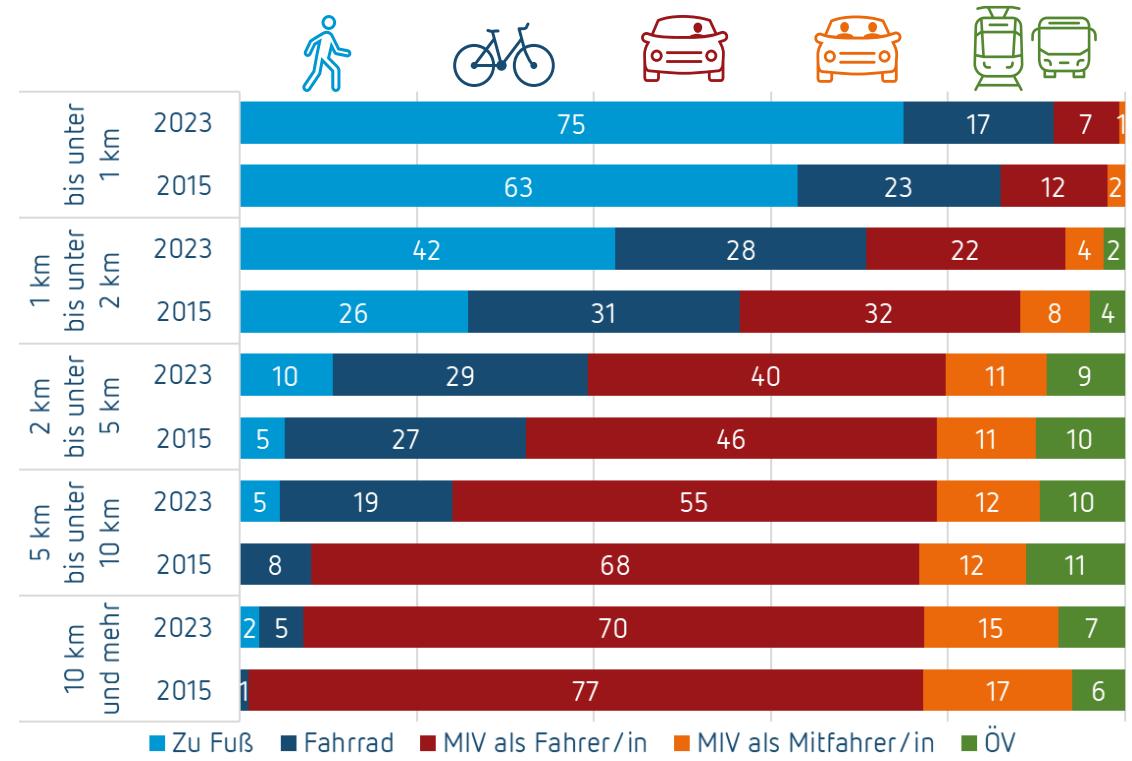
Bei der Verkehrsmittelwahl 2023 (Modal Split) überwiegt der Umweltverbund: 53 % der Wege werden entweder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder im öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Die meisten Wege werden von Pkw-Fahrenden gemacht, allerdings ist der Anteil seit 2015 um 4 % gesunken. Demgegenüber hat sich der Anteil der Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad erhöht.

Die Städte Bayreuth und Landshut werden laut RegioStar 17 der Klasse „Ländliche Region - Zentrale Stadt“ zugeordnet und haben ähnlich viele Einwohner. Der Fußverkehrsanteil in Bayreuth ist jedoch wesentlich höher (+10 %) als in Landshut. Zudem ist der Radverkehrsanteil in Bayreuth merklich höher (+10 %) als der Vergleichswert dieser Klasse. Allerdings liegt in Bayreuth der Prozentanteil des Fußverkehrs 4 % und der der MIV-Mitfahrten 3 % unter dem Vergleichswert der RegioStar 17 Klasse.

Bezogen auf die zurückgelegten Kilometer (Wege unter 100 km) der Einwohner Bayreuths ist das Auto (58 %) das wichtigste Verkehrsmittel. Der ÖPNV (8 %) nimmt aufgrund durchschnittlich weiter zurückgelegter Entferungen einen etwas höheren Anteil ein als beim Modal Split nach dem Verkehrsaufkommen (%-Anteil der Wege). Der Fuß- und Radverkehr (6 % bzw. 13 %) weist aufgrund kürzerer Distanzen geringere Anteile auf.

### Modalsplit der Wegelängen und -zwecke

73 % aller Wege sind kürzer als 5 km. Kurze Wege bis unter 2 km werden mehrheitlich aktiv, also zu Fuß oder mit dem Fahrrad, zurückgelegt. Ab einer Wegelänge von 2 km dominiert



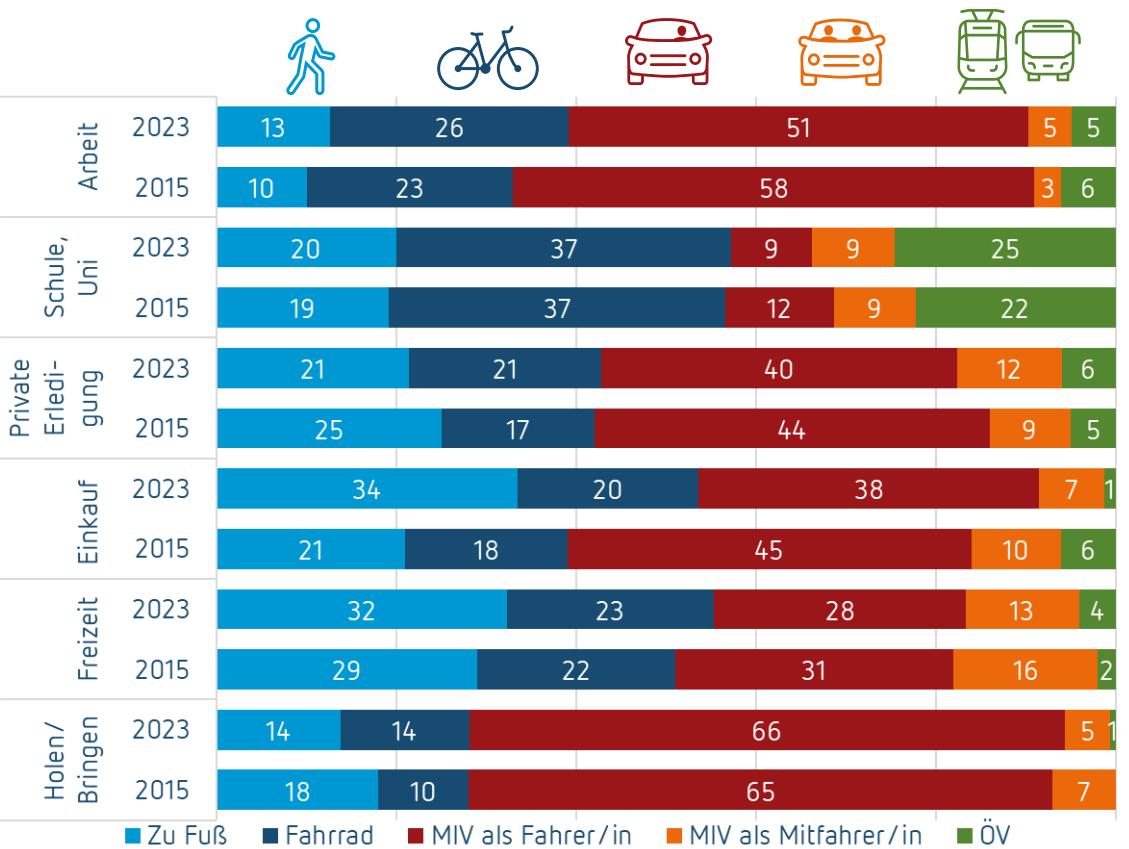
## Mobilitätsbefragung 2023

der MIV mit mindestens 5 von 10 zurückgelegten Wegen pro Entfernungsklasse. Auf Wegen mit 5 bis 10 km Länge werden knapp 2 von 10 Wegen mit dem Fahrrad zurückgelegt – das ist ein Anstieg um 11 % im Vergleich zu 2015. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs steigt mit längeren Distanzen auf bis zu 10 %, geht jedoch ab einer Wegelänge von 10 km wieder zurück. Der Fußverkehr gewinnt im Vergleich zu 2015 in allen Entfernungsklassen weiter an Bedeutung.

In Bayreuth dominieren die Wegezwecke Arbeit (24 %), Freizeit (24 %) und Einkauf (21 %). Einkaufs- und Freizeitwege werden am häufigsten zu Fuß (34 % bzw. 32 %) zurückgelegt. Das Fahrrad (37 %) ist das wichtigste Verkehrsmittel auf den Wegen zur Schule und Universität. Der ÖPNV (25 %) wird auf diesen Wegen ebenfalls am stärksten genutzt. MIV-Mitfahrende (13 %) gibt es am häufigsten auf Freizeitwegen. Bring- und Holfahrten sind der häufigste Zweck der MIV-Fahrenden.

### Bewertung der Verkehrsmittel

Insgesamt hat sich die Zufriedenheit (auf einer Schulnotenskala von 1 bis 6) bezüglich der einzelnen Verkehrssysteme leicht verändert. Der Fuß- und Autoverkehr haben gute Bewertungen erhalten (2,1 bzw. 2,3). Die Voraussetzungen zur Nutzung von Bus- und Bahnangeboten haben eine schlechtere Bewertung als 2015 bekommen (von 3,0 auf 3,2). Die Bewertung der Radverkehrssituation (2,9) ist im Vergleich zu 2015 gleich geblieben.



## Lenkungskreis

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts wurden drei Lenkungskreissitzungen durchgeführt. Sie dienten dazu, die Inhalte des Mobilitätskonzepts ausführlich diskutieren zu können und Inhalte gemeinsam zu erarbeiten. Der Lenkungskreis setzt sich zusammen aus:

- Mitarbeitende der Stadtverwaltung: 2. Bürgermeister, Referat Planen und Bauen, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Straßenverkehrsamrt, Stadtbauhof, Klimaschutzmanagement, Sozialamt, Wirtschaftsförderung, Strukturentwicklung
- Vertretende der Stadtpolitik
- Interessengruppen und Stakeholder: VCD, ADFC, Radentscheid, Landkreis, Behindertenbeirat, Seniorenbeirat, Universität, Stadtwerke, Polizei

Die erste Lenkungskreissitzung am 28.09.2023 fand im Rahmen der Bestandserhebung und der Identifizierung von Handlungsbedarfen statt. Die Sitzung diente dazu, dass sich die Mitglieder des Lenkungskreises und das Projektteam der Planersocietät gegenseitig kennenlernen. Zudem wurden erste Ergebnisse aus der Bestandsanalyse vorgestellt. Im Gedankenexperiment „Wie sieht die Mobilität in Bayreuth im Jahr 2040 aus?“ sollten die Teilnehmenden sich vorstellen, eine Delegation Ihrer Partnerstädte durch Bayreuth zu führen und ihnen die Besonderheiten der Mobilität in Bayreuth zu erläutern.

Die zweite Lenkungskreissitzung am 14.05.2024 diente zur Abstimmung des Zielkonzepts (Kapitel 5). Zunächst wurden die Funktion und die Herleitung des Leitbildes und des Zielsystems erläutert. Anschließend wurde der Entwurf der Oberziele sowie möglicher Unterziele und die dazugehörigen potenziellen Indikatoren vorgestellt.

In Kleingruppen an zwei Tischen wurden die Ober- und Unterziele ebenso wie Indikatoren diskutiert und priorisiert. Die Ergebnisse flossen in die Ausarbeitung des Zielkonzeptes ein. Im Juli 2024 wurde das Zielkonzept vom Bauausschuss beschlossen.

Bei der dritten Lenkungskreissitzung am 17.02.2025 konnten sich die Teilnehmenden in einem Gallery Walk über den aktuellen Stand der Maßnahmenpakete informieren. Auf einer Skala von nicht wichtig bis sehr wichtig konnten sie jedes Maßnahmenpaket einordnen. Zudem bestand die Möglichkeit, schriftliche Ergänzungen zu den Maßnahmenpaketen zu machen. Nach einer kurzen Vorstellung ausgewählter Maßnahmenpakete, wurden diese anschließend in zwei Gruppen diskutiert. Die Hinweise der Teilnehmenden flossen in die Finalisierung der Maßnahmenpakete ein.

# Bürgerforum & Europäische Mobilitätswoche

Das Bürgerforum diente im Sinne einer Auftaktveranstaltung der Vervollständigung der Bestandsanalyse. Am 18.10.2023 kamen rund 18 Bürgerinnen und Bürger in der Schloßgalerie in Bayreuth zusammen und diskutierten mit dem zweiten Bürgermeister Dr. Andreas Zippel, dem Dienststellenleiter des Stadtplanungamts Ulrich Meyer zu Hellen, dem Nahmobilitätsbeauftragten Sebastian Norck, dem Projektteam der Planersocietät sowie untereinander über die Mobilität in Bayreuth. Nach einem kurzen Vortrag über die bisherigen Ergebnisse der Planersocietät stand die aktive Beteiligung im Vordergrund. An insgesamt vier Thementischen (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Verkehr & vernetzte Mobilität, Kfz-Verkehr) hatten die Teilnehmenden in zwei Runden (40 bzw. 30 min) Zeit, ihre Anmerkungen zu äußern und zu diskutieren. Die Ergebnisse des Bürgerforums sind in die Bestandsanalyse und das Zielkonzept mit eingeflossen.



Herr Dr. Zippel eröffnete am 19.09.2024 mit der zweiten Bürgerbeteiligung feierlich die Europäische Mobilitätswoche in Bayreuth. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, sich an den Stellwänden über den aktuellen Stand des Mobilitätskonzepts für die Stadt Bayreuth zu informieren und mit den Mitarbeitenden der Planersocietät und der

Stadtverwaltung ins Gespräch zu kommen. An zwei Tischen bestand die Möglichkeit, auf einem Stadtplan und einer Karte des Quartiers Neuer Weg Ideen für die Mobilität der Zukunft zu verorten. An einer weiteren Station konnten die Teilnehmenden den Straßenraum der Wiesenstraße, der Carl-Schüller-Straße und des Annecyplatzes nach ihren Wünschen gestalten. Des Weiteren wurden drei einstündige Begehungen zu den Themen „Cities for Children – Stadt und Mobilität aus Kinderaugen“, „Stadtteile der Nahmobilität“ und „Lebenswerte Innenstadt“ angeboten. Die Abschlussdiskussion im Fishbowl-Format fand mit Herrn Dr. Zippel, Herrn Norck, Frau Thomas (Klimaschutzmanagement) sowie Bürgerinnen und Bürgern statt. Der erste Tag der Europäischen Mobilitätswoche 2024 in Bayreuth endete mit einer Vorführung des Films „The Human Scale. Bring Cities to Life“.

## 4. Bestandsanalyse

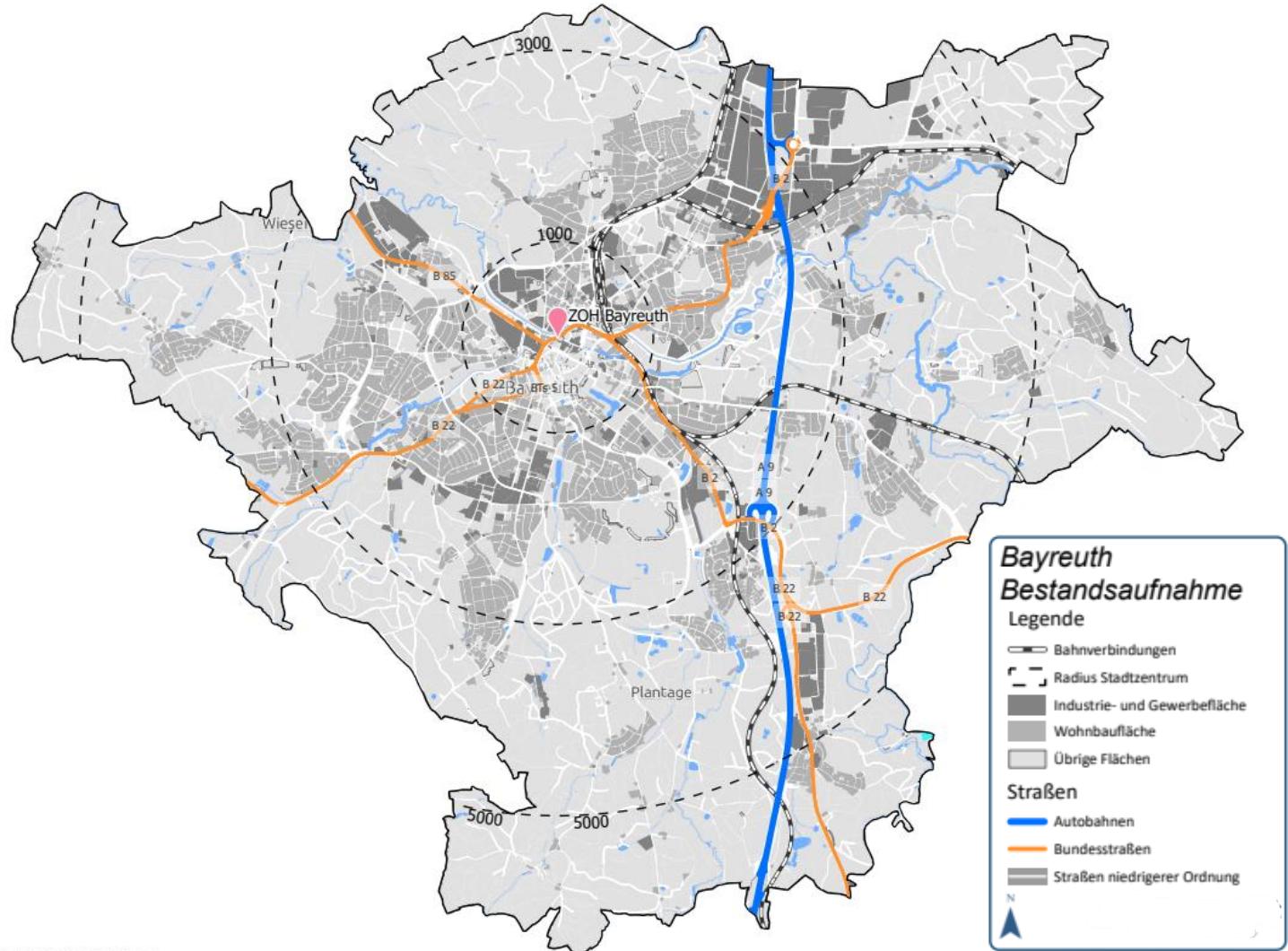


## Bestandsanalyse

# Allgemeine Grundlagen

Die Analyse der unterschiedlichen Verkehrsträger stellt eine wichtige Grundlage des gesamten Mobilitätskonzepts dar. Das Mobilitätsverhalten und dessen Entwicklung wird von unterschiedlichen Einflüssen geprägt. Neben persönlichen Gewohnheiten und Präferenzen sowie dem Angebot unterschiedlicher Verkehrsangebote sind auch die räumlichen Gegebenheiten, wie z.B. die regionale Lage einer Stadt und deren Siedlungsstruktur maßgeblich. Durch Ortsbegehungen und Ortsbefahrungen, die Durchsicht bestehender Pläne und Konzepte, durch die Auswertung zur Verfügung stehender Daten wie auch die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Bestandsanalyse durchgeführt. Die Ergebnisse werden verkehrsmittelspezifisch (Fußverkehr & Barrierefreiheit, Radverkehr, ÖPNV & intermodale Schnittstellen, fließender & ruhender MIV) dargestellt. Die hier zusammengefassten Ergebnisse der Bestandsanalyse wurden am 05.12.2023 im Bauausschuss präsentiert. Eine ausführliche Fassung der Bestandsanalyse liegt der Verwaltung vor.

Die Stadt Bayreuth hat eine Einwohnerzahl von etwa 74.500, die seit 1975 stagnierend bis leicht wachsend ist. Mit einer Fläche von 6.692 Hektar

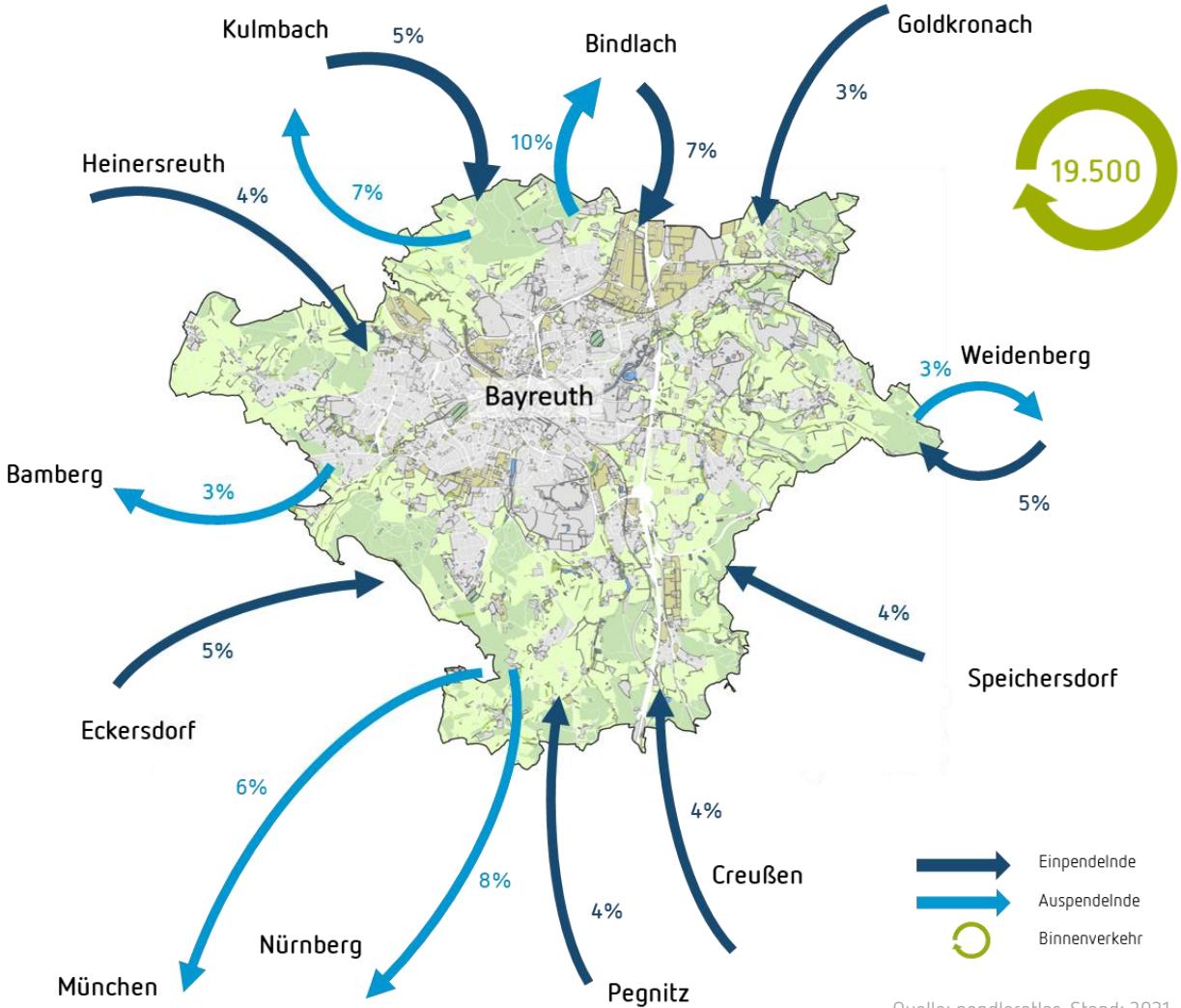


# Allgemeine Grundlagen

erstreckt sich das Stadtgebiet bis zu 12,8 Kilometer in Ost-West-Richtung und 9,6 Kilometer in Nord-Süd-Richtung. Als wirtschaftliches und kulturelles Oberzentrum der Region nimmt Bayreuth eine bedeutende Rolle ein. Zudem ist die Stadt ein attraktives Ziel für den Tourismus: Im Jahr 2022 wurden etwa 205.500 Gäste gezählt. Besonders hervorzuheben ist das Markgräflische Opernhaus, das seit 2012 den Status eines UNESCO-Welterbes trägt.

Seit der Gründung der Universität im Jahr 1975, die heute 12.500 Studierende zählt, hat sich die Stadt zu einem bedeutenden Bildungsstandort entwickelt. Gemeinsam mit dem Landkreis trägt Bayreuth seit 2015 das Qualitätssiegel „Bildungsregion in Bayern“ und wurde im Jahr 2020 zusätzlich zur „Digitalen Bildungsregion“ ernannt. Neben der Universität verfügt die Stadt über ein breites Angebot an Schulen. Die neun Grundschulen, fünf Gymnasien, zwei Realschulen, drei Mittelschulen, 14 berufliche Schulen und 14 Fachschulen werden von ca. 14.000 Schülerinnen und Schülern besucht, von denen rund 6.000 aus dem Umland der Stadt Bayreuth kommen.

Bayreuth verfügt über ein gut ausgebautes Straßennetz von insgesamt 519 Kilometern Länge. Dieses wird durch 445 Kilometer Gehwege und 100 Kilometer Radwege ergänzt.



## Bestandsanalyse

# Allgemeine Grundlagen – Pendlerbewegungen & Unfalldaten

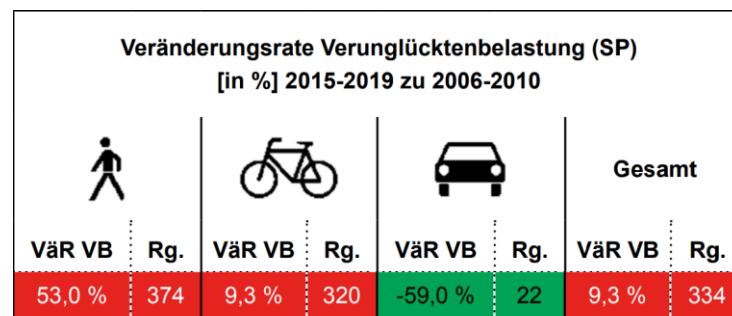
Im Jahr 2022 pendelten täglich 29.177 Personen nach Bayreuth, während 9.952 Personen die Stadt in Richtung anderer Orte verließen. Der Pendlersaldo ist dabei positiv, da mehr Menschen nach Bayreuth einpendeln als auspendeln. Seit 2013 ist ein leichter Anstieg der Einpendelzahlen um 10 % zu verzeichnen, während die Zahl der Auspendelnden mit einem Zuwachs von 47 % deutlich stärker angestiegen ist. Die stärksten Einpendler-Beziehungen bestehen mit den umliegenden Gemeinden Bindlach, Eckersdorf, Weidenberg und Kulmbach. Die größten Auspendlerströme führen hingegen nach Bindlach, Nürnberg und Kulmbach. Auch innergemeindlich gibt es viele Bewegungen: 19.467 Menschen pendeln innerhalb der Stadtgrenzen. Mit einer durchschnittlichen Pendlerstrecke von 12,23 Kilometern gehört Bayreuth zu den Top 25 Kreisen und kreisfreien Städten in Deutschland mit den kürzesten Pendeldistanzen. Dieses Pendelaufkommen

unterstreicht die Bedeutung Bayreuths als Arbeits- und Wohnstandort.

Die Gesamtzahl der Unfälle in Bayreuth ist in den letzten Jahren weitgehend stabil geblieben. Im Jahr 2022 wurden 263 Unfälle mit Personenschäden verzeichnet, von denen 84 % der Personen leicht verletzt wurden und 16 % schwer verletzt wurden. Bei 9 % der Unfälle waren zu Fuß Gehende beteiligt, während sogar 36 % der Unfälle mit Radfahrenden passierten. Der Schwerverkehr war an 6 % der Unfälle beteiligt. Zu den häufigsten Unfalltypen ge-

hörten Kollisionen beim Einbiegen oder Kreuzen, Unfälle im Längsverkehr sowie Abbiegeunfälle.

Der Kinderunfallatlas stellt die Verunglücktenbelastung von Kindern dar. Dabei gehört die Stadt Bayreuth mit einer Verunglücktenbelastung (VB, Getötete und Schwerverletzte je 100.000 Kinder) von 36,6 (Fußverkehr) bzw. 28,8 (Radverkehr) zu den 10 Kreisen/kreisfreien Städten in Deutschland mit der höchsten Verunglücktenbelastung (2015-2019). Seit 2010 ist die Verunglücktenbelastungen im Fußverkehr deutlich angestiegen (s. Abbildung), im MIV jedoch deutlich gesunken. Zudem landet die Stadt Bayreuth mit einer Verunglücktenrate (VR, Getötete und Schwerverletzte je 1 Mrd. km) von 1.020,8 (Fußverkehr) bzw. 877,3 (Radverkehr) auf den Rängen 397 bzw. 395 von 401 (Kinderunfallatlas 2015-2019/MiD 2017).



Quelle: Kinderunfallatlas 2015-2019

# Fußverkehr & Barrierefreiheit - Stärken & Schwächen

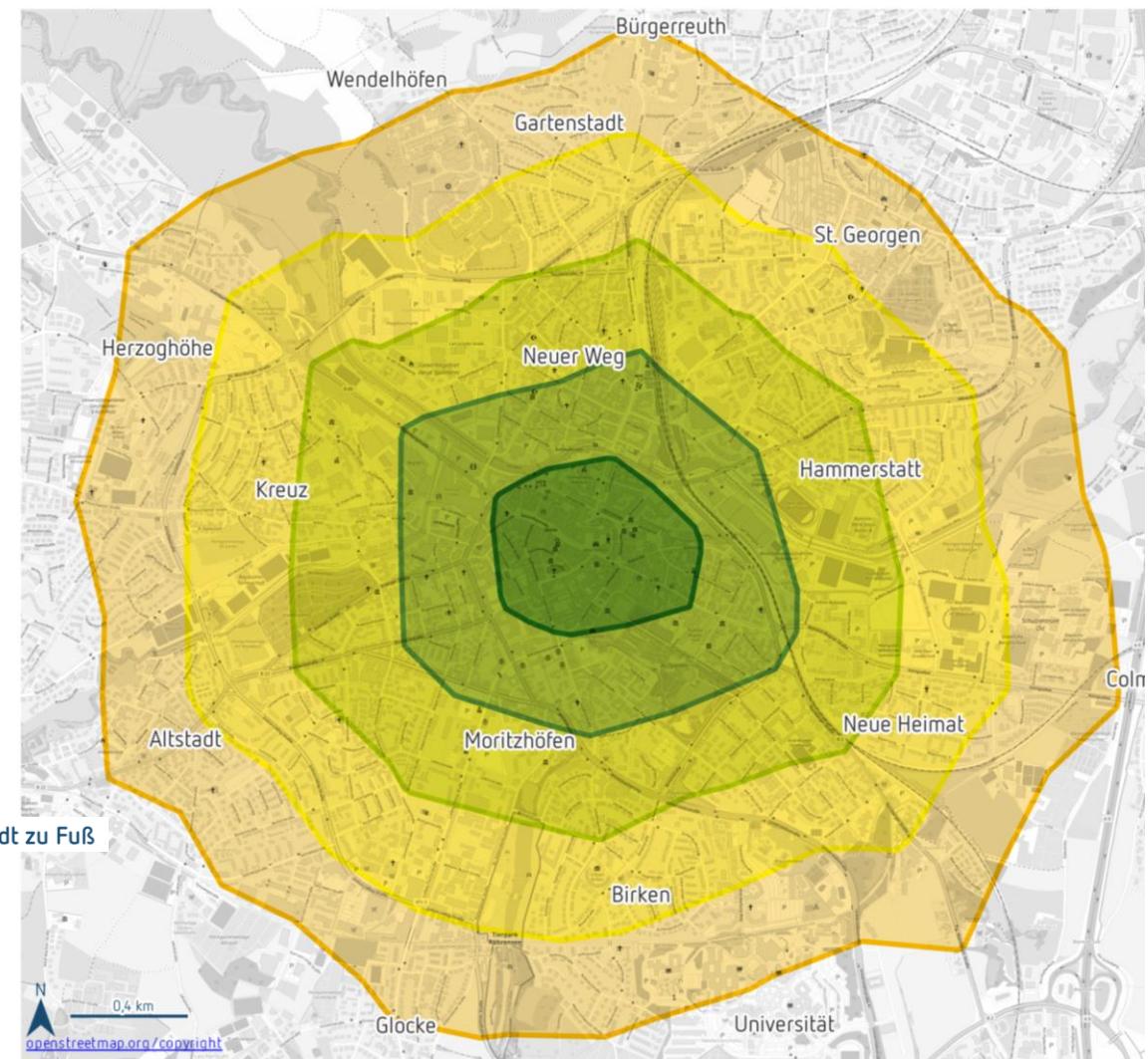
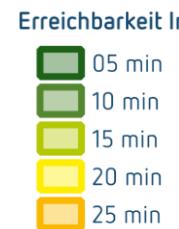


## Bestandsanalyse

# Fußverkehr & Barrierefreiheit

Zu Fuß Gehen ist die grundlegende Fortbewegungsart, die fast ausnahmslos Allen zur Verfügung steht. Auf nahezu jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt, was den Fußverkehr auch zum wichtigsten intermodalen Verkehrsmittel macht. Als Bestandteil der aktiven Mobilität fördert das zu Fuß Gehen die eigene Gesundheit und emittiert keine schädlichen Umweltbelastungen beispielsweise in Form von Schadstoffen oder auch Lärm. Zusätzlich hat der Fußverkehr einen geringen Platzanspruch. Zu Fuß Gehen ist kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen elementar. Es handelt sich dabei auch um eine Verkehrsart, die verstärkt von sogenannten vulnerablen Gruppen genutzt wird: d. h. von Kindern, Jugendlichen, Älteren und in der Betrachtung geschlechtsspezifischer Mobilität auch verstärkt von Frauen.

Die Fußgängerfreundlichkeit bemisst sich nicht nur anhand der dafür vorgesehenen Flächen, sondern auch anhand deren Ausstattung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit sowie der sozialen Kontrolle. Nicht zuletzt spiegelt eine hohe Fußgängeranzahl im öffentlichen Raum auch die Vielfalt, Urbanität und Lebensqualität einer Stadt wider. Höhere Passantenfrequenzen und längere Verweildauern im öffentlichen Raum begünstigen auch den Einzelhandelsumsatz – Fußverkehr kann somit auch ein wichtiger ökonomischer Faktor sein. Die nebenstehende Abbildung zeigt, dass die Innenstadt Bayreuths von vielen innenstadtnahen Wohnquartieren fußläufig erreichbar ist.



# Fußverkehr & Barrierefreiheit - Stärken & Schwächen

Die Mobilitätserhebung 2023 der Stadt Bayreuth zeigt interessante Einblicke in das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger im Bezug auf den Fußverkehr. Etwa 10 % der Haushalte besitzen kein Fahrzeug wie Pkw, Kraftrad oder Fahrrad und sind daher auf das Zufußgehen sowie den öffentlichen Nahverkehr angewiesen. Ein beachtlicher Teil aller zurückgelegten Wege in Bayreuth ist von kurzer Distanz: 31 % aller Wege liegen unter 2 km. Von den Wegen bis zu 1 km werden 75 % zu Fuß zurückgelegt, während bei Strecken von 1 bis unter 2 km 42 % zu Fuß bewältigt werden. Die Läden und Geschäfte des täglichen Bedarfs sind in Bayreuth bei 83 % der Haushalte grundsätzlich gut zu Fuß erreichbar. Allerdings werden lediglich 32 % der Wege zum täglichen Einkauf zu Fuß zurückgelegt, was ein Verlagerungspotenzial bei den Einkaufswegen aufzeigt. Der Durchschnitt der täglich zurückgelegten Fußwege in Bayreuth beträgt dabei 1,5 km.

Zu den Stärken des Fußverkehrs in Bayreuth zählt u.a. die verkehrsberuhigte Innenstadt mit ihrer zum Flanieren und Verweilen einladenden Fußgängerzone. Das taktile Leitsystem in der Innenstadt sowie die Komfortstreifen an der Stadtkirche fördern die eigenständige Mobilität von Menschen mit Behinderung. Streckenweise sorgen Gehwege mit einer Breite von 2,5 Metern (Regelmaß) für ein komfortables Vorankommen zu Fuß, wie z. B. überwiegend in der Tunnelstraße, Brandenburger Straße und Königsallee. Ergänzend dazu gibt es eigenständige Gehwege sowie Kfz-unabhängige Verbindungen, die die Distanzen für den Fußverkehr deutlich reduzieren. Sackgassen, welche für den Fußverkehr durchlässig sind, werden entsprechend gekennzeichnet. Viele Nebenstraßen sind als Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen und Signalleuchten, Piktogramme auf der Fahrbahn sowie Hinweisschilder machen den motorisierten Individualverkehr (MIV) zusätzlich auf den Fußverkehr aufmerksam. Die fußläufig von vielen Wohnquartieren erschlossenen Naher-



## Bestandsanalyse

# Fußverkehr & Barrierefreiheit - Stärken & Schwächen

holungsflächen wie z. B. die Wilhelminenaue, der Hofgarten, der Röhrensee und das Ufer des Roten Mains tragen ebenfalls zur Attraktivität des Fußverkehrs bei. Dank der kompakten Stadtstruktur und der zahlreichen wohnstandortnahen Erholungsmöglichkeiten bietet Bayreuth insgesamt sehr gute Ausgangsvoraussetzungen für den Fußverkehr.

Trotz der positiven Ansätze für den Fußverkehr in Bayreuth gibt es auch Hindernisse, die die Mobilität zu Fuß erschweren. Auf Gehwegen behindern häufig Mülltonnen, wild abgestellte Fahrräder, Außengastronomie sowie Werbeaufsteller die freie Bewegung insbesondere von Personen mit Behinderung. Zusätzlich werden zu Fuß Gehende und Radfahrende oft gemeinsam in unterdimensionierten Seitenräumen geführt, was zu Konflikten führen kann. Ein weiteres Problem sind die großen Querungsdistanzen über Straßen (z. B. in den Quartieren Birken und Neuer Weg). An vielen signalgesteuerten Knotenpunkten existieren zudem freie Rechtsabbiegerspuren für den Kfz-Verkehr, die aufgrund schlechter Sichtbeziehungen eine Gefahr für zu Fuß Gehende

darstellen. Darüber hinaus stellen die Hauptverkehrsachsen des Kfz-Verkehrs (u. a. vierspurig) oft Barrieren für den Fußverkehr dar und erschweren eine durchgängige und sichere Mobilität zu Fuß. Außerhalb der Innenstadt und der Naherholungsflächen gibt es nur wenige Sitzgelegenheiten, die jedoch notwendig sind, um eine eigenständige aktive Mobilität für alle Personengruppen zu ermöglichen.

In Bayreuth besteht Potenzial, den Fußverkehr weiter zu verbessern. Komfortable Gehwegbreiten könnten auf stark unterdimensionierten Gehwegen, auf denen kaum bis gar nicht mit einem Rollstuhl gewendet werden kann, oft durch nichtbauliche Maßnahmen ermöglicht werden. Hindernisse, die den Fußverkehr beeinträchtigen, könnten durch eine gezielte Bündelung auf zugewiesenen Flächen geordnet werden, um die Gehwege freizuhalten. Zudem sollte die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr, insbesondere auf Hauptrouten, vermieden werden, um Konflikte zwischen beiden Verkehrsgruppen zu minimieren.



# Bestandsanalyse

## Radverkehr



# Bestandsanalyse

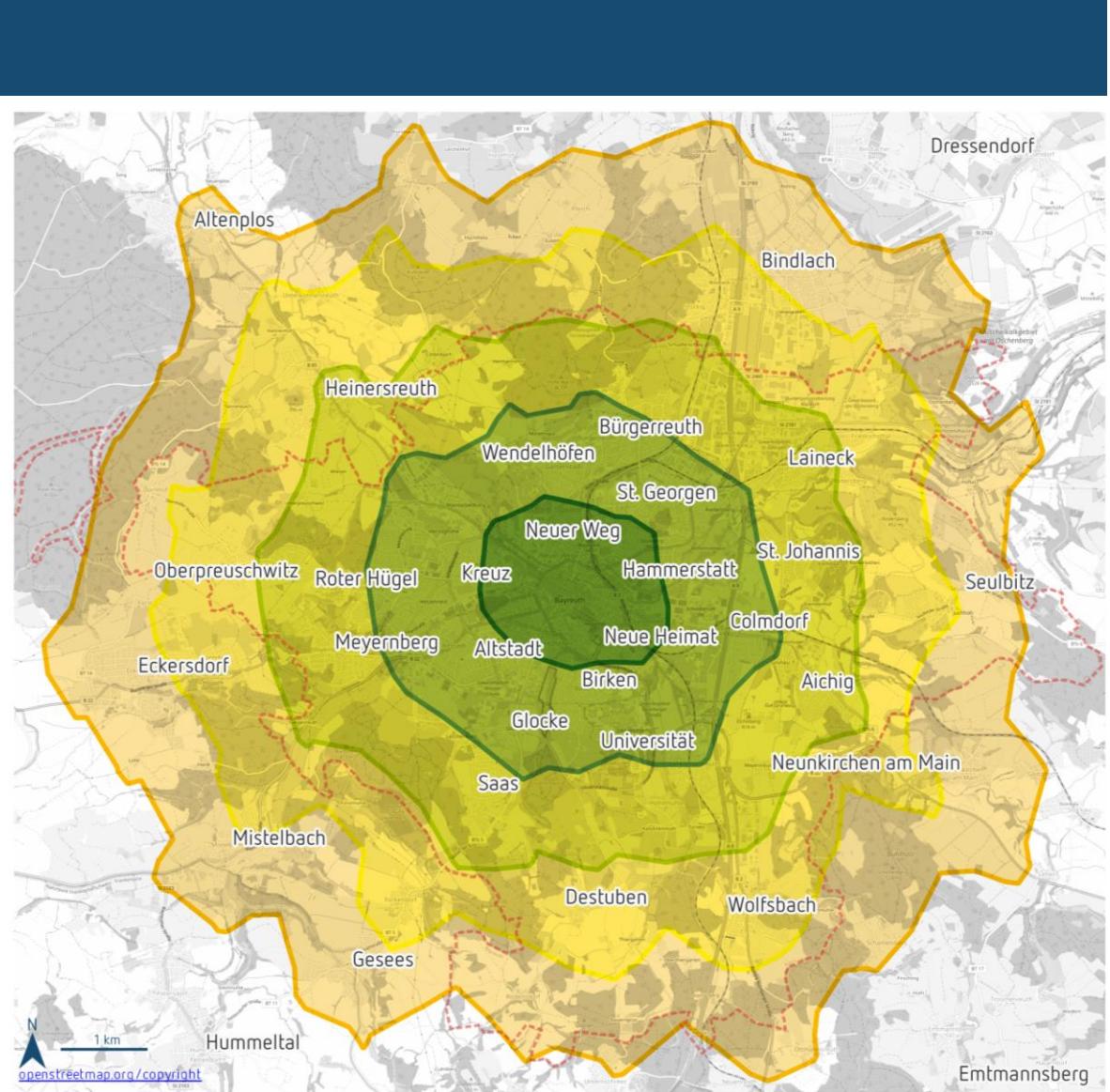
## Radverkehr

Das Radfahren liegt national wie international immer mehr im Trend und stellt eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart für fast alle Bevölkerungsgruppen dar. Insbesondere im städtischen Umfeld kann der Radverkehr eine Alternative zum Kfz sein: hier ist der Radverkehr in Bezug auf Geschwindigkeit konkurrenzfähig, Angebote wie Pedelec oder Lastenräder steigern die Attraktivität noch weiter, zusätzlich ist der Radverkehr weniger platzintensiv und emissionsarm. Der Radverkehr ist daher ein wichtiger Baustein einer verkehrlichen Entlastung und einer gesteigerten Lebensqualität vor Ort. Grundvoraussetzung ist ein feinmaschiges, attraktives und sicheres Radverkehrsnetz sowie gute Radabstellanlagen.

Neben dem Radverkehr als Stadtverkehrsmittel muss das Radfahren auch immer stärker regional betrachtet werden, da sich durch E-Bikes sowie Pedelecs die Reichweiten von Fahrrädern erhöhen und die Zahl der Nutzenden derselben in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen sind. Damit gehen aber auch steigende Ansprüche an die Qualität und Sicherheit der Radwegeinfrastruktur und Radabstellanlagen einher. Die Abbildung zeigt, dass die Bayreuther Innenstadt aus dem gesamten Stadtgebiet und einigen Umlandgemeinden in max. 25 min mit dem Fahrrad erreichbar ist.

Bayreuth Stadtgrenze

Ereichbarkeit der Bayreuther Innenstadt mit dem Fahrrad



## Bestandsanalyse

# Radverkehr - Stärken & Schwächen

Die Mobilitätserhebung 2023 in Bayreuth liefert interessante Einblicke in den Besitz und die Nutzung von Fahrrädern. Laut der Studie besitzen 31 % der Haushalte kein konventionelles Fahrrad, während 33 % über ein Fahrrad verfügen, weitere 16 % besitzen zwei Fahrräder und 20 % sogar drei oder mehr Fahrräder. Elektrofahrräder sind weniger verbreitet: 14 % der Haushalte besitzen eines und 8 % haben sogar mehrere. Gleichzeitig gaben 9 % der Befragten an, sowohl ein konventionelles Fahrrad als auch ein Elektrofahrrad zu besitzen. Nur 1 % der Haushalte hat ein (E-)Lastenfahrrad, während 8 % mindestens einen Fahrradanhänger besitzen.

Ein großer Anteil der Wege in Bayreuth, nämlich 42 %, liegt zwischen 2 und 5 Kilometern. Dennoch werden nur 29 % dieser Strecken mit dem Fahrrad zurückgelegt. Im Durchschnitt beträgt die Wegelänge mit einem konventionellen Fahrrad 2,9 Kilometer, während mit einem E-Fahrrad 3,9 Kilometer zurückgelegt werden. Die Zufrie-

denheit mit dem Radverkehr in Bayreuth ist eher verhalten: Lediglich 38 % bewerten diesen als sehr gut oder gut.

Hinderungsgründe für eine häufigere Nutzung des Fahrrads werden ebenfalls deutlich: 42 % nennen die Witterung (wie Nässe oder Kälte) als Hauptgrund. 24 % empfinden das Fahrrad als ungeeignetes Transportmittel, etwa für den Einkauf. Weitere Hindernisse sind eine schlechte Fahrradinfrastruktur (21 %), zu lange Strecken (20 %) und Bequemlichkeit (17 %).

Als Schwächen des Radverkehrs in Bayreuth haben sich in der Bestandsanalyse folgende Punkte ergeben. In vielen Bereichen teilen sich zu Fuß Gehende und Radfahrende oft unterdimensionierte Seitenräume. Auf dem Stadtkernring sind Radfahrende zudem stellenweise gezwungen, im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu fahren, wo Tempo 50 gilt und dichter Verkehr – darunter viel Schwerlastverkehr –



# Radverkehr - Stärken & Schwächen

herrscht. In der Innenstadt erschwert grobes Kopfsteinpflaster das Radfahren. Die tiefen und breiten Fugen des Pflasters stellen nicht nur ein Komfortproblem, sondern auch eine Gefahr dar. Zusätzlich sind einige Einbahnstraßen (bis 30 km/h) für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht freigegeben, trotz ausreichender Begegnungsbreiten und übersichtlicher Verkehrsführung. Des Weiteren sind die bestehenden Fahrradstraßen gestalterisch nicht an ihre Funktion angepasst. Die Wegweisung des Radverkehrs ist stellenweise optimierbar. Ein weiteres Problem ist der Mangel an geeigneten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an einzelnen Zielorten (u. a. Innenstadt, Hauptbahnhof, Veranstaltungsorte). Viele Räder werden wild abgestellt, da es an ausreichenden Radabstellanlagen fehlt. Von den vorhandenen Abstellmöglichkeiten bestehen viele aus Vorderradhaltern, die als wenig sicher und unpraktisch gelten.

Der Radverkehr in Bayreuth weist jedoch auch zahlreiche Stärken auf, die ihn besonders attraktiv machen. Ein Vorteil ist die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr, was eine sehr gute Erreichbarkeit, aber auch eine flexible und direkte Durchquerung der Innenstadt ermöglicht. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von Kfz-unabhängigen Wegen, beispielsweise entlang des Roten Mains und auf Teilen des Inneren Rings der Radverkehrsführung, die ein sicheres und angenehmes Radfahren ermöglichen. Fahrradstraßen, die Teil des Radwegenetzes sind, tragen ebenfalls zu einer verbesserten Infrastruktur bei. An vielen Einmündungen und Grundstückszufahrten sind wichtige Radverkehrsanlagen durch Rotmarkierungen besonders hervorgehoben, was die Sicherheit der Radfahrer erhöht. Moderne und überdachte Radabstellanlagen sowie ein Fahrradparkhaus stehen der Öffentlichkeit am Bahnhof zur Verfügung.

Über die Stadtgrenzen hinaus wurde das Regionale Radverkehrskonzept für Pendlerstrecken 2022 angefertigt.

Das Potenzial zur weiteren Förderung des Radverkehrs in Bayreuth ist vielversprechend. Ein wichtiger Schritt ist der schrittweise Austausch der bisherigen Vorderradhalter gegen moderne Anlehnbügel. Diese bieten eine sicherere und praktischere Möglichkeit, Fahrräder abzustellen. Zusätzlich sollten hochwertige Radabstellanlagen, die auch für Lastenfahrräder und Fahrradanhänger geeignet sind, weiter ausgebaut werden, um die Bedürfnisse einer vielseitigen Nutzerschaft abzudecken. Ein weiterer Ansatzpunkt ist die gestalterische Aufwertung vorhandener und die Ausweisung zusätzlicher und entsprechend gestalteter Fahrradstraßen. Des Weiteren birgt die künftige Änderung des Oberflächenmaterials in der Innenstadt, gerade im Bereich des Kopfsteinpflasters, großes Potenzial für die Annahme dieser Straßen durch den Radverkehr.

## Bestandsanalyse

# ÖPNV & intermodale Schnittstellen - Stärken & Schwächen



## Bestandsanalyse

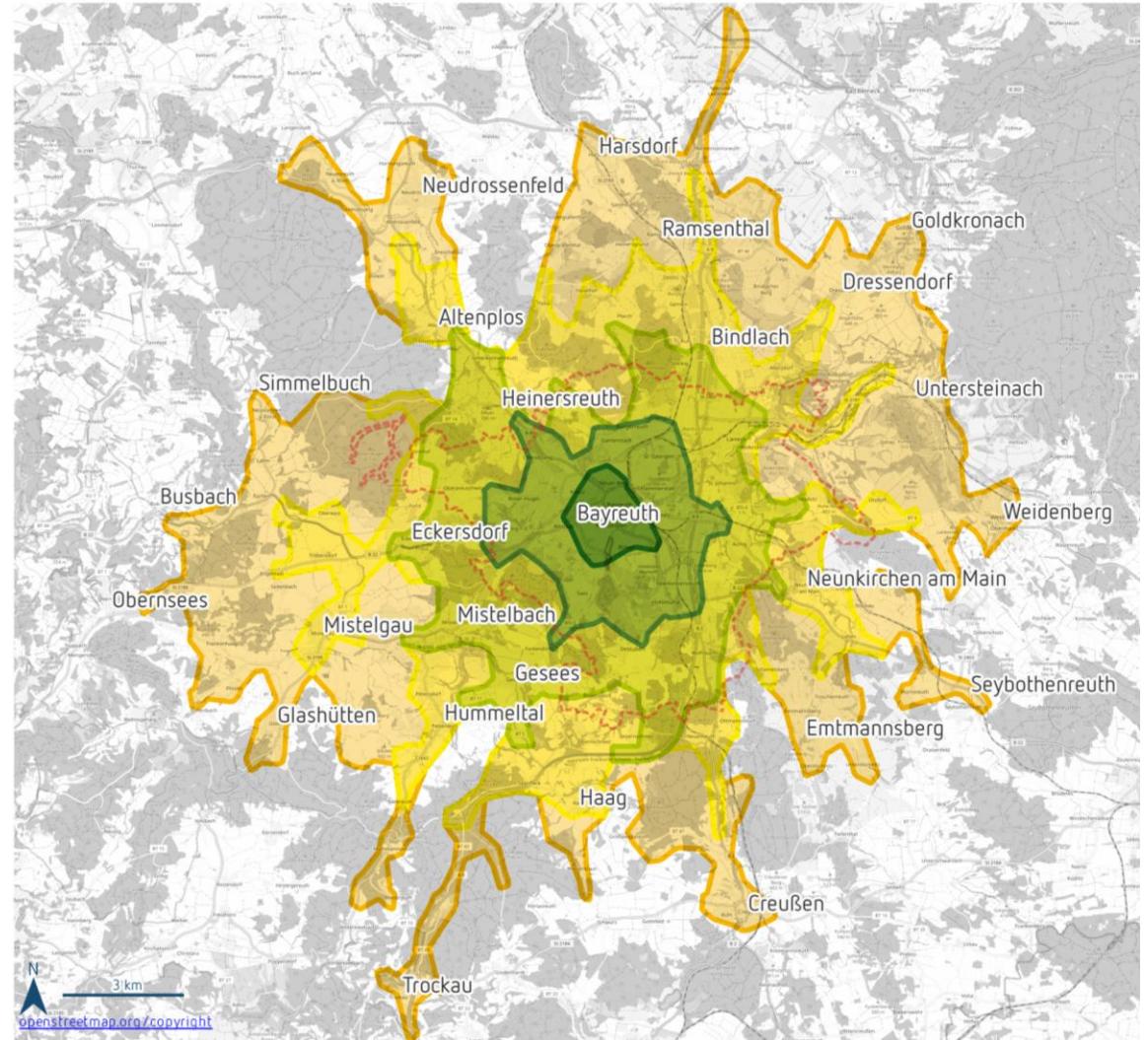
# ÖPNV & intermodale Schnittstellen

Der öffentliche Verkehr ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilitätsteilhabe für alle Bevölkerungsgruppen muss sich dieser in Zukunft als echte Alternative zum MIV entwickeln. Aufgrund steigender Kosten der individuellen Mobilität, einer alternden Bevölkerung und einem höheren Umweltbewusstsein werden zukünftig immer mehr Menschen auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sein. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und mit den weiteren Verkehrsmitteln verknüpfter öffentlicher Verkehr ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune, insbesondere mit Blick auf die arbeitsbedingten Pendlerverkehre. Die Abbildung zeigt, dass die Innenstadt Bayreuths auch über die Stadtgrenzen hinweg mit dem Bus erreichbar ist.

Immer mehr Menschen versuchen außerdem verschiedene Verkehrsmittel auf einem Weg zu kombinieren, hierbei ist oftmals der ÖPNV ein zentraler Bestandteil. Daher stellen die Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs wichtige Umstiegs- und Verknüpfungspunkte dar.

Zukünftig gilt es, den ÖPNV verstärkt im Verbund zu betrachten, wodurch das Thema Vernetzung immer wichtiger sein wird.

Die Mobilitätserhebung 2023 gibt Aufschluss über die ÖPNV-Nutzung in Bayreuth. So verfügt jeder zehnte



## Bestandsanalyse

# ÖPNV & intermodale Schnittstellen - Stärken & Schwächen

Haushalt über kein Fahrzeug, sei es ein Pkw, ein Kraftrad oder ein Fahrrad, und ist somit auf den ÖPNV angewiesen. Mit dem Bus werden in Bayreuth pro Weg im Schnitt 3,9 Kilometer zurückgelegt. Allerdings zeigt sich in der Bewertung des ÖPNV eine gewisse Unzufriedenheit: Lediglich 29 % der Befragten bewerten das Angebot mit "gut" oder "sehr gut".

Ein Blick auf das E-Ticket-Angebot „egon“ des VGN verdeutlicht, dass bisher nur 4 % der Bevölkerung dieses nutzen. Während 13 % angeben, sich eine Nutzung in Zukunft vorstellen zu können, lehnen 27 % das Angebot ab. Auffällig ist, dass 56% der Befragten das Angebot nicht kennen. Das Anruf-Sammel-Taxi (AST) stößt auf eine ähnlich verhaltene Resonanz. Aktuell nutzen lediglich 7 % dieses Angebot. Immerhin 16 % können sich vorstellen, das AST zukünftig zu nutzen, während 40 % dies kategorisch ausschließen. Mit 37 % ist auch hier der Anteil derjenigen hoch, die das Angebot nicht kennen. Zum Zeitpunkt der Befragung gab es das Deutschland-Ticket noch nicht,

dessen Einführung die Ergebnisse potenziell beeinflussen könnte. Das Rendezvous-System am ZOH in der Bayreuther Innenstadt zählt zu den Stärken des ÖPNV. Das Stadtgebiet ist flächendeckend durch Bushaltestellen erschlossen. Die zusätzliche Verdichtung der Taktfrequenz des Busverkehrs während Stoßzeiten, insbesondere im Schulverkehr, sorgt für eine bessere Anbindung und verkürzte Wartezeiten. Auch viele Nachbarkommunen sind durch den Regionalbusverkehr gut angebunden (teilweise 30-Minuten-Takt, z.B. zwischen Bayreuth und Eckersdorf). Ein Vergleich der Reisezeiten zeigt, dass der ÖPNV auf regionaler Ebene eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto darstellt. Auch in Bezug auf die Reisekosten bestehen auf regionaler Ebene deutliche Kostenvorteile. Für eine einfache Planung und Buchung steht die VGN-App zur Verfügung, die als mobile Fahrplanauskunft sowie als Online-Ticketshop genutzt werden kann.

Der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) in Bayreuth weist allerdings auch einige Schwächen auf, die das System weniger attraktiv und effizient machen.



## Bestandsanalyse

# ÖPNV & intermodale Schnittstellen - Stärken & Schwächen

Ein zentrales Problem ist die Struktur des Liniennetzes: Axiale Linien und das Fehlen tangentialer Verbindungen verringern die Attraktivität des Busverkehrs, denn umwegige Fahrten verlängern die Fahrzeiten. Zudem ist der Bustakt insbesondere in den Schwachverkehrszeiten ausbaufähig, da Taktverdichtungen häufig nur zu schulbedingten Zeiten stattfinden. Ein Vergleich von Reisezeit und Kosten zeigt, dass der ÖPNV auf städtischer Ebene kaum mit dem MIV konkurrieren kann. Eine tiefergehende Analyse wurde zudem in dem parallel erstellten Nahverkehrsplan erstellt.

Auch die Infrastruktur ist ausbaufähig. Die Bahnbindung ist weiterhin Verbesserungswürdig (u. a. fehlende Zweigleisigkeit und Elektrifizierung). Der Bahnhofsvorplatz ist wenig ansprechend gestaltet und unübersichtlich. Die Ausstattung der Bushaltestellen ist vielerorts unzureichend. Viele Haltestellen sind nicht barrierefrei und mit wenig Komfort (Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, DFI, Radabstellanlagen) ausgestattet. Darüber hinaus fehlen im gesamten Stadtgebiet Mobilstationen, die eine

nahtlose Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel ermöglichen könnten. Der öffentliche Nahverkehr in Bayreuth bietet viel Potenzial, um seine Attraktivität und Effizienz zu steigern. Ein zentraler Ansatzpunkt ist die Verkürzung der Reisezeit auf städtischer Ebene. Durch beschleunigte und bevorzugte Busführung im Straßenverkehr lassen sich Fahrtzeiten deutlich verkürzen und der ÖPNV wird wettbewerbsfähiger. Ein klarer Kostenvorteil gegenüber dem Auto – besonders in Städten – kann zusätzlich mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen. Gleichzeitig ist die Optimierung der Ausstattung der Haltestellen ein wichtiger Faktor, um den Komfort für die Fahrgäste zu erhöhen. Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen sollte fortgesetzt und die Zuwegung zu diesen konsequent mitgedacht werden, um den ÖPNV für alle Bürgerinnen und Bürger zugänglicher zu gestalten. Darüber hinaus könnten Mobilstationen eingerichtet werden, um eine bessere Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel zu ermöglichen. Zudem befindet sich die Einrichtung des Bahnhofs Hofgarten in Prüfung.



## Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV



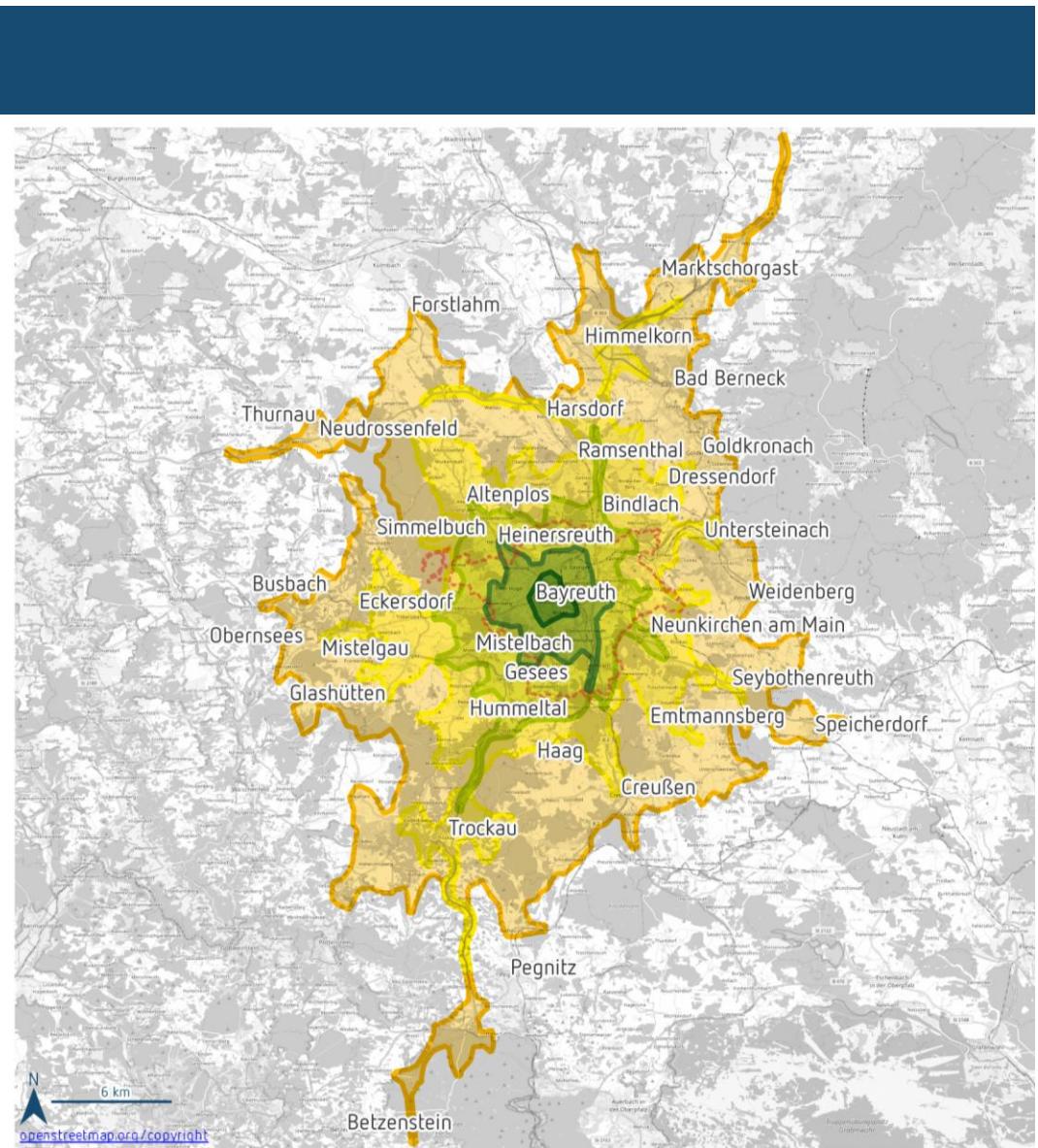
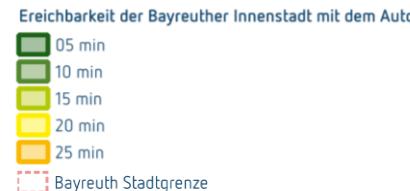
## Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV

Das Kfz stellt in Bayreuth mit einem 38 %-Wegeanteil am Modal Split der Bevölkerung das meistgenutzte Verkehrsmittel dar. Hinzu kommt eine nicht unerhebliche Menge an regelmäßig mit dem Auto einpendelnden Personen (vgl. allgemeine Grundlagen). Ausschlaggebend dafür ist einerseits, dass das Auto das (derzeit) flexibelste Verkehrsmittel ist und von vielen Menschen als unverzichtbar im Alltag angesehen wird. Letzteres ist auch der jahrzehntelangen autogerechten Stadt- und Verkehrsplanung in den allermeisten deutschen Städten geschuldet.

Mit dem Kfz-Verkehr gehen allerdings zahlreiche Nachteile, wie Verkehrsbelastungen, hoher Flächenverbrauch für Verkehrsinfrastrukturen (ruhender und fließender Verkehr) in wertvollen Bereichen der Stadt sowie Klima- und Umweltbelastungen einher. Verschärft nationale bzw. internationale Klimaschutzziele und entsprechende Diskussionen sowie Handlungsnotwendigkeiten verdeutlichen, dass der Kfz-Verkehr mit seinen Folgeerscheinungen zunehmend Probleme erzeugt und in seiner heutigen Ausgestaltung in Frage gestellt werden muss.

Potenzielle bieten neue Fahrzeugtechnologien und insbesondere emissionsarme bzw. -freie Antriebsformen. Allerdings gehen damit keine verkehrsmindernden Effekte zur Entlastung der Straßen und öffentlichen Räume einher. Auch autonome oder in der Bevölkerung geteilte (Carsharing) Fahrzeuge können in diesem Zusammenhang zukünftig nur eine



## Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV - Stärken & Schwächen

Teillösung darstellen. Das bedeutet, dass sich ohne eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf andere Verkehrsmittel keine Verbesserung der Situation einstellen wird.

Die Mobilitätserhebung 2023 gibt Hinweis auf das Mobilitätsverhalten und die Nutzung des Autos in Bayreuth. In Bezug auf den Fahrzeugbesitz zeigt die Erhebung, dass nur 18 % der Haushalte über keinen Pkw verfügen, während 57 % einen Pkw, 21 % zwei Pkw und 5 % sogar drei oder mehr Pkw besitzen. Darüber hinaus haben 11 % der Haushalte ein oder mehrere Motorräder, Motorroller oder Mofas.

Beim Thema Carsharing zeigt sich ein differenziertes Bild: 17 % der Befragten können sich eine Nutzung in Zukunft vorstellen, während 48 % dies ablehnen. Das Angebot ist allerdings auch in 34 % der Haushalte nicht bekannt. Ähnlich verhält es sich mit der Nutzung öffentlicher E-Ladesäulen für Pkw: 25 % halten eine künftige Nutzung

für vorstellbar, 49 % schließen sie aus und 23 % kennen das Angebot nicht.

Der MIV nimmt im Modal Split der zurückgelegten Wege mit 38 % den größten Anteil ein. In allen Entfernungsklassen ab 2 km dominiert das Auto. Beim Modal Split nach Verkehrsleistung zeigt sich sogar ein prozentualer Anteil des MIVs von 73 %, wobei als Fahrende durchschnittlich 10,7 km und als Mitfahrende 12,2 Kilometer zurückgelegt werden.

Die Stadt zeichnet sich durch eine gute bis sehr gute (über-)regionale Kfz-Erreichbarkeit aus. Hauptverkehrsachsen wie die Autobahn A9 in Nord-Süd-Richtung sowie die Bundesstraßen B22 in West-Ost-Richtung und B2 und B85 durchqueren das Stadtgebiet und verbinden Bayreuth optimal mit dem Umland. Ein System aus Ring- und Radialstraßen ermöglicht eine schnelle und direkte Verbindung zwischen den Stadtteilen, die zudem durch übergeordnete Straßen gut erreichbar sind.



# Fließender & ruhender MIV - Stärken & Schwächen

Gewerbegebiete profitieren ebenfalls von der hervorragenden Anbindung an das überregionale Straßennetz. Abseits der Hauptverkehrsstraßen gilt überwiegend Tempo 30. Für Elektrofahrzeuge bietet Bayreuth besondere Vorteile: Das kostenfreie Parken und rund 120 öffentliche und halböffentliche Ladepunkte machen die Stadt attraktiv für umweltfreundliche Mobilität. Darüber hinaus gibt es in Bayreuth sechs Car-Sharing-Standorte. Ladezonen am Rand der Fußgängerzone erleichtern außerdem den Lieferverkehr.

Der MIV in Bayreuth bringt allerdings auch einige negative Effekte mit sich. Die Straßeninfrastruktur ist stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Die Straßenraumgestaltung bei Tempo 30 und in verkehrsberuhigten Bereichen entspricht optisch häufig nicht den Verkehrsbeschränkungen. Problematisch sind große Knotenpunkte, die für zu Fuß Gehende und Radfahrende hohe Querungswiderstände schaffen, viel Platz beanspruchen und häufig freie Rechts-

abbieger enthalten. Eine weitere Herausforderung stellt die Barrierewirkung der Straßenstrukturen dar. Hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, fehlende Infrastruktur für alternative Verkehrsarten sowie mangelnde Querungsmöglichkeiten erschweren die Nutzung anderer Verkehrsmittel erheblich. Hinzu kommt der Schwerlastverkehr in der Innenstadt, welcher auch auf Straßen verkehrt, auf denen der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Zudem ist in der historischen Innenstadt und der Fußgängerzone der Lieferverkehr zwischen 17 und 10 Uhr freigegeben, was dazu führt, dass er zu diesen Zeiten sehr präsent ist und das Stadtbild beeinflusst.

Bayreuth birgt viel Potenzial, um die Verkehrsinfrastruktur nachhaltiger und nutzerfreundlicher zu gestalten. Ein wichtiger Schritt ist, die Gleichberechtigung aller Verkehrsarten innerhalb der bebauten Bereiche weiter zu forcieren. Ein zentrales Anliegen sollte der Abbau der

Barrierewirkung von Hauptverkehrsachsen sein. Gleichzeitig sollte der Autoverkehr verstärkt auf weniger sensible Straßen verlagert werden, um die Belastung in dicht besiedelten Bereichen zu reduzieren. Um die Lebensqualität in der Innenstadt weiter zu steigern, ist es sinnvoll, den Schwerlastverkehr aus dem Stadtzentrum herauszuhalten. Zudem sollte die öffentlich zugängliche E-Ladeinfrastruktur weiter ausgebaut werden, um eine zukunftsfähige und umweltfreundliche Mobilität zu fördern.



## Bestandsanalyse

# Die Ergebnisse auf einen Blick

### Stärken

- + verkehrsberuhigte Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität
- + kurze Wege innerhalb der Stadtteile und zwischen den Quartieren
- + straßenunabhängige Fuß-/Radwege
- + bereits hoher Radverkehrsanteil am Modal Split und attraktive Wegeverbindungen für den Radverkehr
- + die aktive Mobilität (zu Fuß gehen und Radfahren) nimmt in Bayreuth (weiter) zu
- + gute Anbindung mittels RE an Nürnberg, Hof & Bamberg und durch Regionalbusse in die Region, weitere Verbesserungen in Planung
- + gute (über-)regionale Anbindung im Kfz-Verkehr



### Schwächen

- Hindernisse auf Gehwegen und nicht barrierefreie und unterdimensionierte Fußverkehrsflächen
- teilweise nicht ausreichende Breiten für Fuß- und Radverkehr bei gemeinsamer Führung im Seitenraum
- Mangel an hochwertigen Radabstellanlagen
- öffentlicher Verkehr oftmals nicht konkurrenzfähig zum Auto (in Reisezeit und Kosten)
- teilweise fehlendes Angebot im ÖPNV, gerade sehr früh und sehr spät am Tag sowie am Wochenende
- starke Kfz-Prägung des öffentlichen Raums
- starke Barrierefunktion der Hauptverkehrsstraßen (z.B. Stadtkernring)



### Potenziale





## 5. Das Zielkonzept

# Das Zielkonzept

## Ein Leitbild für Bayreuth

Die Instandhaltung der verkehrlichen Infrastruktur gehört zu den kommunalen Pflichtaufgaben. Als solche muss der städtische Haushalt ausreichende Mittel zur Verfügung stellen, um dieser Aufgabe nachkommen zu können. Dabei wird davon ausgegangen, dass es in Zukunft nicht nötig sein wird, mehr Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen. Die finanziellen und auch personellen Ressourcen sollen vielmehr zielgerichteter, entlang des Zielkonzeptes des Mobilitätskonzepts eingesetzt werden. Bei zukünftigen Projekten der Instandhaltung sollte so beispielsweise nicht der Status quo revitalisiert werden, sondern die geplanten Maßnahmen entlang der Oberziele des Zielkonzeptes des Mobilitätskonzepts sowie weiterer bereits beschlossener Pläne überprüft und ggf. angepasst werden.

Aufbauend auf der gutachterlichen Bestandsanalyse und ergänzt um die Inhalte der ersten Beteiligungselemente (Kapitel 3) stellt das Zielkonzept das zentrale Bindeglied von der aktuellen Situation in Bayreuth zu den

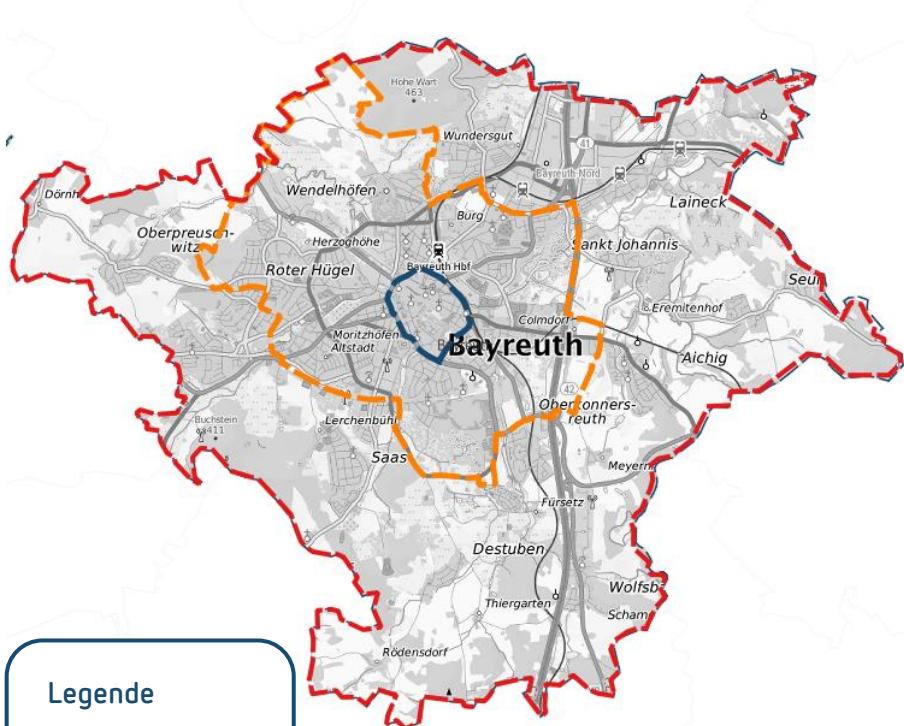
Maßnahmenpaketen und dessen späterer Umsetzung dar. Beim Zielkonzept fungieren ein übergeordnetes Leitziel und ein darunter angeordnetes System aus Ober- und Unterzielen als Orientierungsrahmen und Bewertungsmaßstab. Die Oberziele beschreiben die allgemeinen Ziele zum Leitbild der Mobilität in Bayreuth und schaffen ein gemeinsames Grundverständnis.

Die Unterziele dienen der Spezifizierung der Zielfelder sowie die Übertragung bzw. der Ableitung auf die Verkehrsmittel und deren Anforderungen. Den Ober- und Unterzielen liegt dabei keine Rangfolge zugrunde – sie stehen gleichberechtigt nebeneinander. Auf Grundlage des Zielkonzepts soll auch die begleitende Evaluation der Maßnahmen in den nächsten Jahren (Kapitel 8) erfolgen.

Zentrale Leitlinie und damit übergeordnete Zielstellung des Bayreuther Zielkonzepts ist das Leitbild „Mobilität in Bayreuth: sicher für die Menschen, gut für die Umwelt“. Dieses wurde aus übergeordneten und weitgehend bereits bestehenden Zielen der Stadt Bayreuth abgeleitet und in der Lenkungskreissitzung diskutiert. Aufgrund der heterogenen Strukturen der Stadt Bayreuth im Stadtzentrum sowie in den einzelnen Stadtteilen sind auch die Voraussetzungen für Mobilität unterschiedlich. Diesem Umstand soll Rechnung getragen werden. Das Leitbild differenziert sich daher in die drei Teiräume *lebenswerte Innenstadt, Stadtteile der Nahmobilität und vernetzte Stadt* (s. Abbildung).

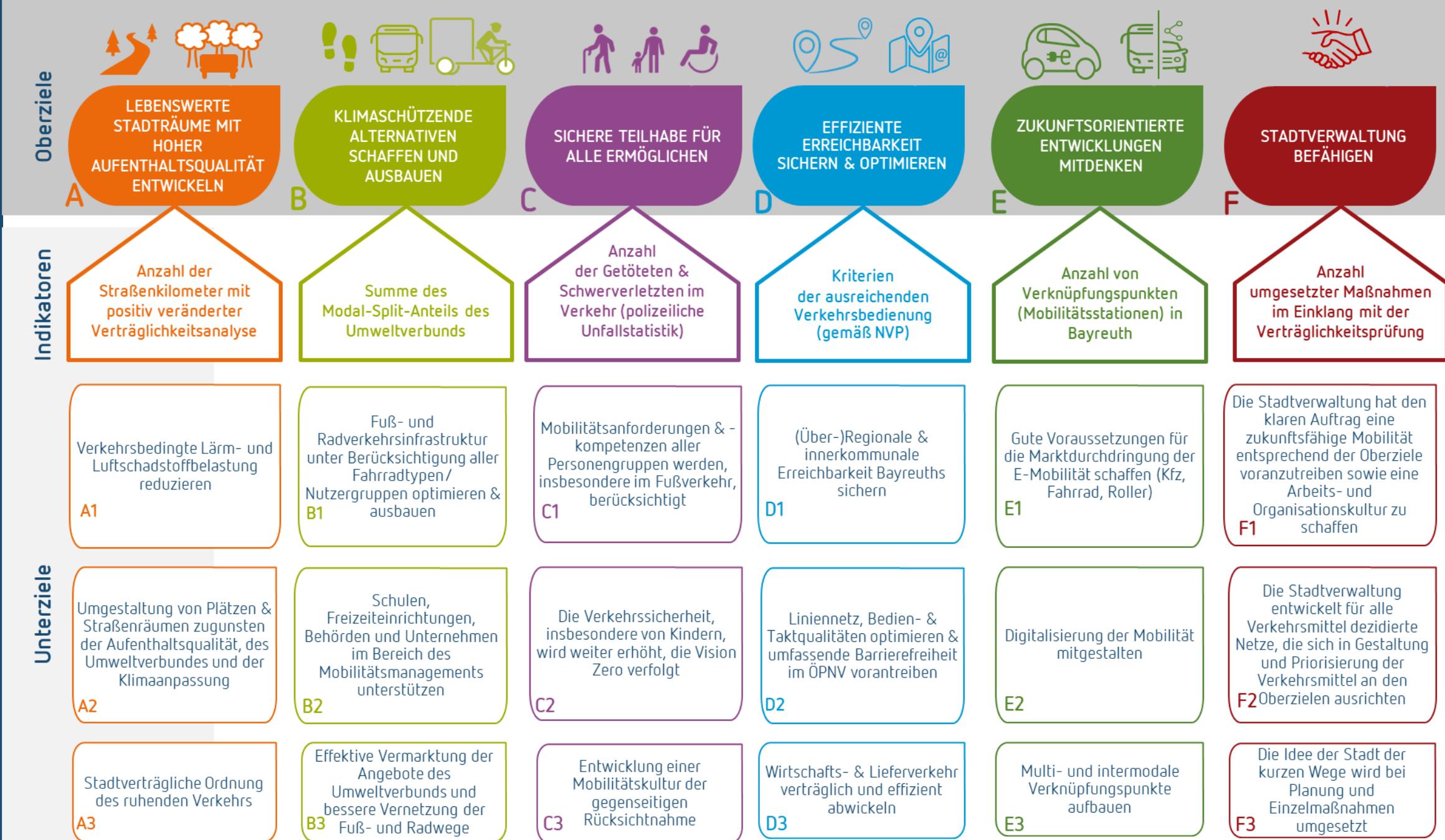
## Das Zielkonzept

# Das teilräumliche Leitbild



	Erreichbarkeit sichern	Mobilität nachhaltig verändern	Verlässliche Planungsgrundlagen schaffen
<b>(lebenswerte) Innenstadt</b>	Vorrang ÖPNV, Rad- und Fußverkehr emissionsfreier Kfz-Verkehr als Ergänzung	Teilen statt besitzen Mobilität ohne eigenes Auto als Regelfall	Wohlfühlort der Stadt Priorität für Freiraumqualität und Aufenthalt, Autos sind zu Gast
<b>Stadtteile (der Nahmobilität)</b>	Nahmobilität und Vernetzung der Verkehrsträger Nahversorgung und Mobilitätsknoten in starken Quartieren und Stadtteilzentren	Teilen oder besitzen Mobilität ohne eigenes Auto als gleichwertige Option	Klimagerechte Quartiere bieten sichere, bedürfnisgerechte, emissionsfreie und multioptionale Mobilität für alle
<b>(Vernetzte) Stadt</b>	Leistungsfähige Infrastruktur multimodal, digital, elektrifiziert, für alle Verkehrsträger	Teilen ergänzt Besitzen bedürfnisgerechter Mobilitätsmix unter Einbeziehung aller Verkehrsträger	Teilhabe gewährleisten Autoabhängigkeiten werden durch integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung im Sinne der Stadt der kurzen Wege, reduziert

# Mobilität in Bayreuth: Sicher für die Menschen, gut für die Umwelt



# Das Zielkonzept

## Oberziel A



### LEBENSWERTE STADTRÄUME MIT HOHER AUFENTHALTSQUALITÄT ENTWICKELN

A

Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastung reduzieren  
**A1**

Umgestaltung von Plätzen & Straßenräumen zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Umweltverbundes & der Klimaanpassung  
**A2**

Stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs  
**A3**

Die Gestaltung lebenswerter und vernetzter Stadt- und Straßenräume ist ein wichtiger Schritt zu einer nachhaltigen und lebenswerten urbanen Umgebung. Die attraktive Innenstadt und lebenswerte Straßen, Wege und Plätze sowie verkehrsberuhigte Quartiere sollen ein wichtiger Standortfaktor für Bayreuth sein. Obwohl Lebensqualität sehr subjektiv ist, lassen sich einige allgemeine Merkmale einer hohen Lebensqualität benennen: attraktive öffentliche Räume, ein sicheres urbanes Umfeld, sichere Mobilität oder auch die gute Erreichbarkeit von Alltags- und Freizeitzielen. Um dies zu erreichen, sollen Straßen, Wege und Plätze insbesondere in den Stadtteilzentren zugunsten von Aufenthalts-, Nahmobilitäts- und Erholungsqualitäten gestaltet und ggf. umgenutzt werden. Weitere Ziele wie die Reduzierung von Umweltbelastungen sind damit eng verknüpft.



Mehr Sitzgelegenheiten schaffen



Begrünung im Straßenraum



Verkehrsvermeidung in der Innenstadt

### Handlungsfelder & Beispielmaßnahmen

Angsträume identifizieren & umgestalten



Attraktive Aufenthaltsplätze schaffen & zentrale Stadträume aufwerten



**Beispielhafte Zielindikatoren:** Rückgang der Lärm- und Schadstoffbelastung, Zulassungszahlen Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, Qualitäten öffentlicher Aufenthaltsräume, Entwicklung der Parkraumauslastung im Zentrum, Anzahl der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

# Das Zielkonzept

## Oberziel B



Fuß- & Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradtypen / Nutzergruppen  
**B1** optimieren & ausbauen

Schulen, Freizeiteinrichtungen, Behörden & Unternehmen im Bereich des Mobilitätsmanagements unterstützen  
**B2**

Effektive Vermarktung der Angebote des Umweltverbunds & bessere Vernetzung der Fuß- & Radwege  
**B3**

Der Klimawandel stellt aktuell eine der größten globalen Herausforderungen dar. Die Stadt Bayreuth hat 2022 im integrierten Klimaschutzkonzept Ziele zur Reduzierung des Treibhausgasaustausches definiert. Um diese Ziele einzuhalten, stellt dieses Thema auch im Mobilitätskonzept eine zentrale Zieldimension dar. Zufußgehen und Radfahren sind die gesündesten und nachhaltigsten Fortbewegungsarten. Entsprechend soll die aktive Mobilität in Bayreuth weiter gefördert werden. Dazu braucht die aktive Mobilität mehr Raum und mehr Qualität im Straßen- und Stadtraum. Hierbei gilt es, Wegeketten vom Anfang bis zum Ende zu denken. Dies bedeutet vor allem durchgängige Rad- und Fußverbindungen, die komfortabel und schnell sind. Stadtplanung und Verkehrsplanung müssen dabei zusammen gedacht werden. Dabei spielen neben der Erreichbarkeit und der Geschwindigkeit, Komfort, Zuverlässigkeit und Barrierefreiheit eine wesentliche Rolle. Gleichzeitig soll der Umweltverbund als gleichwertige Alternative zum Kfz-Verkehr etabliert werden. Daher ist die Sicherstellung eines dichten, schnellen und zuverlässigen ÖPNV-Angebotes unerlässlich.

### Handlungsfelder & Beispielmaßnahmen



Klimafreundliche Busflotte erweitern



E-Mobilität von Pkw koordinieren



Mehr Radabstellanlagen einrichten & modernisieren



Carsharing-System weiter ausbauen



Ausbau von Flanierrouten für den Fußverkehr

**Beispielhafte Zielindikatoren:** Anzahl umgesetzter Ausbaumaßnahmen aus dem Radverkehrskonzept, Erhöhung des Modal-Split Anteils im Umweltverbund, Zufriedenheit Rad- und Fußverkehr + ÖPNV, Anzahl und Qualität der öffentlichen Radabstellanlagen, aktive Angebote oder gezielte Prozesse zum Mobilitätswandel

# Das Zielkonzept

## Oberziel C



### SICHERE TEILHABE FÜR ALLE ERMÖGLICHEN

C

Mobilitätsanforderungen & -kompetenzen aller Personengruppen werden, insbesondere im Fußverkehr, berücksichtigt  
**C1**

Die Verkehrssicherheit, insbesondere von Kindern, wird weiter erhöht, die Vision Zero verfolgt  
**C2**

Entwicklung einer Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme  
**C3**

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Daher stellt die Sicherstellung und Förderung eigenständiger Mobilität für alle ein vordergründiges Ziel der Stadt Bayreuth dar. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund sich verändernder demografischer Rahmenbedingungen, aber auch gesundheitlicher Risiken, z. B. durch klimatische Auswirkungen zu berücksichtigen. Neben dem Ausbau barrierefreier Verkehrsinfrastrukturen und der Erhöhung der Verkehrssicherheit sind soziale, gesundheitliche und klimarelevante Aspekte in die Verkehrs- und Mobilitätsplanung einzubeziehen. Dazu soll mehr Platz und Qualität für den Fuß- und Radverkehr sowie mehr Bewegungsräume für Kinder und Erwachsene geschaffen werden - kurz: mehr Mobilität und Raum für alle.



Barrierefreier Ausbau der Haltestellen



Bessere ÖPNV-Erschließung in umliegende Ortschaften



Schulweg-sicherheit



Sicherheits-audits



Doppelbordequerungen flächendeckend im gesamten Stadtgebiet

### Handlungsfelder & Beispielmaßnahmen

**Beispielhafte Zielindikatoren:** Anzahl der barrierefreien Haltestellen, Anteil der barrierefreien Querungen und Wege, Rückgang der Unfälle mit Fußgänger- und Radbeteiligung, Rückgang von Bring- und Holverkehren an den Schulen, Anzahl der Fahrradabstellanlagen + Abstellanlagen für Rollatoren (Gewährleistung der Sicherheit)

# Das Zielkonzept

## Oberziel D



(Über-)Regionale & innerkommunale Erreichbarkeit Bayreuths sichern  
D1

Liniennetz, Bedien- & Taktqualitäten optimieren & umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV vorantreiben  
D2

Wirtschafts- & Lieferverkehr verträglich & effizient abwickeln  
D3

Die Erreichbarkeit ist für Bayreuth als wirtschaftliches und kulturelles Oberzentrum ein Standortfaktor, den es zu erhalten und zu stärken gilt. Innerhalb Bayreuths müssen die Ortsteile mit der Innenstadt und untereinander erreichbar und vernetzt sein. Darüber hinaus bestehen enge Verflechtungen mit den umliegenden Städten. Um als Wohn- und Arbeitsstandort attraktiv zu bleiben, ist die Verbesserung der verkehrsmittelübergreifenden Erreichbarkeit ein weiteres wichtiges Ziel. Für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung sind neben der Sicherung der regionalen Erreichbarkeit auf der Straße vor allem die Radwege und die regionalen ÖPNV-Beziehungen zu stärken. Darüber hinaus gilt es, die Wirtschaft einzubinden und gemeinsam Projekte zu initiieren. Handwerker, Einzelhändler oder Gewerbetreibende, alle Gruppen sind auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen, um Kunden zu empfangen, Waren zu liefern oder Aufträge vor Ort gut umsetzen zu können. Daher ist es wichtig, die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte, der Innenstadt und der Stadtteile zu sichern und gleichzeitig die Mobilitätswende im Güter- und Logistikverkehr einzuleiten und zu gestalten.

### Handlungsfelder & Beispielmaßnahmen



Schnelle Radpendler-routen



Ladezonemanagement



Takt-verdichtung im SPNV



Einbindung der Gewerbegebiete in den Umweltverbund

**Beispielhafte Zielindikatoren:** Anzahl und Qualität geschaffener und geplanter Radschnellverbindungen, Reisezeitverhältnis nach RIN, ÖPNV-Angebotsqualität, erschlossene Gewerbegebiete im ÖPNV, Buslinien mit verknüpften Bahnhöfen / Mobilitätsstationen

# Das Zielkonzept

## Oberziel E



### ZUKUNFTSORIENTIERTE ENTWICKLUNGEN MITDENKEN

E

Gute Voraussetzungen für die Marktdurchdringung der E-Mobilität schaffen (Kfz, Fahrrad & Roller)  
E1

Digitalisierung der Mobilität mitgestalten  
E2

Multi- und intermodale Verknüpfungspunkte aufbauen  
E3

Die einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes können alleine nicht die Mobilitätswende einleiten, vielmehr ist ein Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger nötig. Nahtlose und vernetzte Mobilität eröffnet zudem Möglichkeiten für innovative Mobilitätsdienstleistungen, wie beispielsweise Ride-Sharing-Plattformen, Carsharing und Mikromobilitätslösungen. Diese Dienste bieten flexible und bedarfsoorientierte Optionen, die den individuellen Mobilitätsanforderungen gerecht werden und gleichzeitig die Auslastung von Verkehrsmitteln verbessern können. Durch die Digitalisierung können so die Verkehrsabläufe optimiert und effizienter werden und gleichzeitig Ressourcen geschont werden. Insgesamt trägt die Digitalisierung damit nicht nur zur Effizienzsteigerung bei, sondern ermöglicht auch eine nachhaltigere und bürgerfreundlichere Mobilität, die den Herausforderungen der Mobilitätswende gerecht wird.

### Handlungsfelder & Beispielmaßnahmen



Weiterentwicklung vorhandener Apps zu einer umfassenden Mobilitäts-App



Mobilstationen einrichten



Einführung von autonomen Kleinbussen



Optimierung der Lichsignalanlagen-Schaltung im Stadtgebiet

**Beispielhafte Zielindikatoren:** Anzahl der Mobilstationen, Anzahl Sharing-Räder / Carsharing im Stadtgebiet pro Einwohner, Anzahl E-Ladepunkte pro zugelassene E-Fahrzeuge, durchgeführte Beteiligungsformate

# Das Zielkonzept

## Oberziel F

STADTVERWALTUNG  
BEFÄHIGEN



F

Die Stadtverwaltung hat den klaren Auftrag eine zukunftsfähige Mobilität entsprechend der Oberziele voranzutreiben sowie eine Arbeits- & Organisationskultur zu schaffen  
**F1**

Die Stadtverwaltung entwickelt für alle Verkehrsmittel dezidierte Netze, die sich in Gestaltung & Priorisierung der Verkehrsmittel an den Oberzielen ausrichten  
**F2**

Die Idee der Stadt der kurzen Wege wird bei Planung & Einzelmaßnahmen umgesetzt  
**F3**

Die Stadtverwaltung spielt eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung und Umsetzung der Verkehrspolitik, die sich direkt auf das tägliche Leben der Bürger auswirkt. Durch eine effektive und vor allem verlässliche Verkehrspolitik strebt die Stadtverwaltung eine sichere, effiziente, umweltfreundliche und gerechte Mobilität für alle Einwohner an. Die Befähigung der Stadtverwaltung zur Umsetzung von Maßnahmen ist für eine effektive und effiziente Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung der Ziele von entscheidender Bedeutung. Mit den entsprechenden Befugnissen kann die Stadtverwaltung schnell und zielgerichtet auf Herausforderungen reagieren und langfristige Strategien zur Verbesserung der Mobilität und damit auch des städtischen Lebens verfolgen und umsetzen.

### Handlungsfelder & Beispielmaßnahmen



Einführung eines Mobilitätsbudgets für den Umweltverbund



Fortführung eines Arbeitskreises Mobilität



Vorbildfunktion der Stadt als Institution & AG



Mobilitätsmanagement einrichten



Einführung eines Verträglichkeitsnachweises

**Beispielhafte Zielindikatoren:** Anzahl politisch nicht beschlossener Maßnahmen im Einklang mit Zielerreichung, Anzahl politisch abgelehnter Maßnahmen im Einklang mit Zielerreichung, Anzahl der Straßen außerhalb der HVS, auf denen der nichtmotorisierte Verkehr Vorrang hat (Fahrradstraßen, Fahrradzonen, VBB, Fußgängerzone, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)



## 6. Handlungsfelder & Maßnahmenpakete

# Handlungsfelder & Maßnahmenpakete

## Aufbau der Maßnahmensteckbriefe

Mobilität in Bayreuth: sicher für die Menschen, gut für die Umwelt. Dies ist das Mobilitätsleitbild (Kapitel 5), an dem die 25 Maßnahmenpakete des Mobilitätskonzepts ausgerichtet sind. Diese sind in sieben Handlungsfelder zusammengefasst. Zusätzlich gibt es drei Exkurse, die die jeweiligen Maßnahmen exemplarisch weiter ausführen und verorten. Die Handlungsfelder haben sich aus dem Erarbeitungsprozess ergeben, erleichtern die Orientierung innerhalb der Maßnahmen und spiegeln den Fokus auf bestimmte Mobilitätsaspekte innerhalb des Konzepts wider. Sie stellen jedoch weder eine Hierarchie der Maßnahmen untereinander dar, noch sind die Maßnahmen nur innerhalb des jeweiligen Handlungsfelds wirksam. Das Handlungskonzept verfolgt einen integrierten Ansatz. Die Maßnahmen werden nachfolgend in Steckbriefen erläutert. Neben textlichen Erläuterungen sind den Maßnahmen charakteristische Merkmale zugeordnet, sodass schnell ersichtlich wird, wie die

Maßnahmen entlang unterschiedlicher Indikatoren einzuordnen sind.

### Priorisierung

Die Maßnahmen sind teilweise mit erheblichem finanziellem, personellem und organisatorischem Aufwand verbunden. Daher ist für eine effiziente Umsetzung des Handlungskonzeptes eine Priorisierung angezeigt. Die Priorisierungseinstufung der Maßnahmen ergibt sich insbesondere aus der Bedeutung der Maßnahme zum Erreichen der von den städtischen Gremien beschlossenen Zielen sowie dem Handlungsbedarf (in Abhängigkeit vom Bestand). Die Priorisierung erfolgt grundsätzlich in drei Stufen:

- Niedrige Priorität 
- Mittlere Priorität 
- Hohe Priorität 



### Maßnahmenpakete

1 Fußverkehr, Barrierefreiheit & Aufenthaltsqualität  
1.1 Attraktive & sichere Fußwege in die Innenstadt schaffen  
1.2 Barrierefreien öffentlichen Raum gewährleisten  
1.3 Klimaresiliente Aufenthaltsqualität fördern

2 Radverkehr  
2.1 Radverkehrskonzepte aktualisieren & umsetzen  
2.2 Fahrradstraßen ausweisen & gestalten  
2.3 Radabstellanlagen optimieren  
2.4 Eingehende Prüfung zur möglichen Einführung eines stationsbasierten Fahrradverleihsystems

3 ÖPNV  
3.1 Ansprechende & barrierefreie Haltestellen gestalten  
3.2 Qualität im Bus- & Schienenverkehr sicherstellen & verbessern  
3.3 On-Demand-Dienste & autonome Systeme im ÖPNV entwickeln

4 Motorisierte Verkehr  
4.1 Verkehrsströme optimieren  
4.2 Wirtschafts- & Lieferverkehr effizienter & sicherer gestalten  
4.3 Parkraummanagement ausbauen  
4.4 Sonderfahrzeuge & -parkplätze berücksichtigen

5 Intermodale Schnittstellen  
5.1 Mobilstationen aufbauen  
5.2 Digitalisierung mitdenken  
5.3 Straßenräume zu Gunsten des Umweltverbunds umgestalten

6 Verkehrssicherheit  
6.1 Verkehrssicherheit von Kindern & Jugendlichen stärken  
6.2 Verkehrsberuhigung fördern & organisieren  
6.3 Sichere Querungen für den Fußverkehr schaffen  
6.4 Sichere Radverkehrsführung gewährleisten  
6.5 Das Quartier Neuer Weg zum Super Block umwandeln

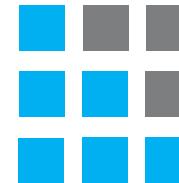
7 Planung, Kommunikation & Management  
7.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement unterstützen  
7.2 Innovative Strategien für eine nachhaltige Mobilitätskultur fördern  
7.3 Arbeits- & Organisationsstrukturen in der Stadtverwaltung weiterentwickeln

# Aufbau der Maßnahmensteckbriefe

### Zeitrahmen

Die Maßnahmen besitzen unterschiedliche Umsetzungsdauern sowie -horizonte.

- Kurzfristig: 1 - 3 Jahre
- Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
- Langfristig: + 5 Jahre



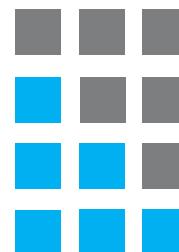
Auf eine Darstellung möglicher Förderprogramme der europäischen, der Bundes- und der Landesebene wurde für das vorliegende Maßnahmenkonzept verzichtet, da sich Förderschwerpunkte häufig ändern. Bei der Finanzierung der einzelnen Maßnahmen wird durch die Stadtverwaltung jeweils die mögliche Inanspruchnahme von Fördermitteln geprüft.

### Kosten

Um den finanziellen Aufwand der Maßnahmen planen zu können, ist jeder Maßnahme ein grober Kostenrahmen zugewiesen. Hierbei muss jedoch betont werden, dass die Kosten insbesondere bei baulichen Vorhaben schwer abschätzbar sind. Baukostensteigerungen und Inflation können aufgrund der nicht einschätzbareren Entwicklung nicht berücksichtigt werden. Um Scheingenaugkeiten zu vermeiden, wird ein Kostenrahmen angegeben.

Die möglichen Kosten werden in Kostenklassen grob geschätzt:

- Niedrig: < 100.000 €
- Mittel: 100.000 € - 500.000 €
- Hoch : 500.000 € - 1.000.000 €
- Sehr hoch: > 1.000.000 €



### Akteure & Umsetzungsaufwand

Bei jeder Maßnahme sind unterschiedlich viele Akteure involviert. So kann es sein, dass beispielsweise die Stadt Bayreuth autark handeln und die Umsetzung einer Maßnahme ohne weitere Akteure in die Wege leiten kann. Ebenso kann es aber auch sein, dass eine Maßnahme eine Abstimmung zwischen verschiedenen Akteuren bedarf, was in vielen Fällen den Umsetzungsaufwand erhöht. Teilweise kann die Stadt Maßnahmen auch nur anstoßen oder in Verhandlung mit Akteuren treten, die Umsetzung an sich aber nicht veranlassen. Bei den einzelnen Maßnahmen wird deshalb angegeben, welche städtischen und weiteren Akteure bei der Umsetzung zu involvieren sind. Zudem wird der Umsetzungsaufwand grob eingeschätzt.

- Niedrig
- Mittel
- Hoch



# Aufbau der Maßnahmensteckbriefe

### Zielbezug

Unter diesem Aspekt wird die Wirksamkeit der Maßnahme in Bezug auf das beschlossene Zielkonzept dargestellt. Berücksichtigt werden dabei alle Unterziele des jeweiligen Oberziels. Die Bewertung erfolgt getrennt nach den Oberzielen auf einer dreistufigen Skala:

- Grau: keine Wirkung bzw. vernachlässigbar im Sinne des Oberziels
- Blass: wirkt auch im Sinne des Oberziels
- Farbig: wirkt insbesondere im Sinne des Oberziels



Die Oberziele werden dabei wie folgt symbolisiert:

- A Lebenswerte Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln
- B Klimaschützende Alternativen schaffen & ausbauen
- C Sichere Teilhabe für Alle ermöglichen
- D Effiziente Erreichbarkeit sichern & optimieren
- E Zukunftsorientierte Entwicklungen mitdenken
- F Stadtverwaltung befähigen

Die Handlungsfelder und Maßnahmen wurden in der Ausarbeitung grundsätzlich nicht isoliert betrachtet, sondern greifen ineinander. So existieren oftmals Synergieeffekte und Abhängigkeiten zwischen den Handlungsfeldern und den jeweiligen Maßnahmen. Das wird in den Steckbriefen im Kasten Schnittstellen und Bezugspunkte zu anderen Maßnahmenpaketen eingeordnet.

In Einzelfällen kann es sein, dass Maßnahmen unterschiedlicher Handlungsfelder in Teilespekten/-ausprägungen miteinander konkurrieren, sei es räumlich oder in Hinblick auf die Interessen und Bedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen. Dies muss in späteren Planungsschritten entsprechend berücksichtigt werden. Einigen Maßnahmensteckbriefen ist darüber hinaus eine Sofortmaßnahme zugeordnet, um die Umsetzung zeitnah und schrittweise zu starten.

## Beispiel Steckbrief Maßnahmenpaket

Handlungsfeld	Beschreibung
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	
Umsetzungsaufwand	
Bausteine	
Sofortmaßnahme:	

### Beschreibung



### Zielbezug

### Unterziele

### Schnittstellen und Bezugspunkte



## 6.1 Handlungsfeld

Fußverkehr, Barrierefreiheit  
& Aufenthaltsqualität

# Fußverkehr, Barrierefreiheit & Aufenthaltsqualität

Fußverkehrsplanung hat lange Zeit eine stark untergeordnete Rolle gespielt – das spiegelt sich häufig im Modal Split sowie in der lokalen Verkehrsinfrastruktur wider. In Bayreuth liegt der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, mit 23 % (2023) auf einem ähnlichen Niveau wie der Durchschnitt für zentrale Städte in ländlichen Regionen von 24 % (2017). Grundsätzlich liegen in der Stadt gute Voraussetzungen für den Fußverkehr vor. Vor allem die kompakte Siedlungsstruktur ist ein großes Potenzial, da Fußverkehr auf kurzen Wegen besonders bedeutend ist. Auf Wegen bis zu 1 Kilometer wird mehrheitlich (75 %) zu Fuß gegangen, bis 2 km werden fast immer noch die Hälfte (42 %) der Wege zu Fuß zurückgelegt.

Weitere gute Voraussetzungen sind der Bestand an strassenunabhängigen Fußwegen z. B. entlang des Roten Mains und des Inneren Rings, durch Häuserblocks, wohnortnaher Grünflächen wie der Wilhelminenaue, dem

Röhrensee und dem Hofgarten sowie eine Innenstadt mit teilweise bereits guter Infrastruktur für den Fußverkehr und hoher Aufenthaltsqualität.

Der Fußverkehr ist mit Hinblick auf vulnerable Gruppen, wie Kinder, Ältere, Menschen mit Behinderung und auch für die intermodale Vernetzung besonders bedeutend. Grundlage jedes Weges ist ein Weg, der zu Fuß zurückgelegt wird. Vor allem im Zusammenspiel mit dem ÖPNV wird die sogenannte „erste“ bzw. „letzte Meile“ des Weges i.d.R. zu Fuß zurückgelegt.

Ziel ist es, den Fußverkehr sowohl als eigenes, aber auch als intermodales Verkehrsmittel zu fördern. Im Zielkonzept des Mobilitätskonzepts Bayreuth spielt der Fußverkehr für die Oberziele *„Lebenswerte Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln, Klimaschützende Alternativen schaffen und ausbauen und Sichere Teilhabe für Alle ermöglichen“* eine tragende Rolle.

In den Steckbriefen enthalten sind allgemein gültige Rahmenbedingungen und Grundlagen zum Fußverkehr. Diese entstammen den einschlägigen Regelwerken und Empfehlungen und sind als grundlegende Basis zur Fußverkehrsförderung anzusehen.

Die folgenden Maßnahmenpakete wurden für den Bayreuther Fußverkehr entwickelt:

1.1 Attraktive & sichere Fußwege in die Innenstadt schaffen

1.2 Barrierefreien öffentlichen Raum gewährleisten

1.3 Klimaresiliente Aufenthaltsqualität fördern

## 1.1 Attraktive & sichere Fußwege in die Innenstadt schaffen

**Handlungsfeld** Fußverkehr, Barrierefreiheit & Aufenthaltsqualität

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

**Kosten**

**Akteure** Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Straßenverkehrsamt, Stadtgartenamt

**Umsetzungsaufwand**

### Bausteine

- Standardmaße & Ausstattungsmerkmale
- Sichere Querungen in regelmäßigen Abständen
- Einheitliche Gestaltung
- Barrierefreie Sitzgelegenheiten
- Klimaresiliente Begrünung

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.2 Barrierefreien öffentlichen Raum gewährleisten
- 1.3 Klimaresiliente Aufenthaltsqualität fördern
- 4.3 Parkraummanagement ausbauen

### Beschreibung

Die Innenstadt Bayreuths, als zentraler Einzelhandels- und Dienstleistungsbereich, hat ein breites Angebot an Kultur, Bildungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomiebetrieben mit historischem Flair. Aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur ist das Zentrum innerhalb von 20 Minuten von vielen innenstadtnahen Wohnquartieren fußläufig erreichbar. Die Nutzung eines Weges ist abhängig von seiner Attraktivität, die wiederum durch das Umfeld bestimmt wird. Dazu gehören die Gestaltung von Straßen sowie die Ästhetik und Nutzung angrenzender Gebäude (vgl. ASTRA 2015: 18). Während verkehrsträgerspezifische Konzepte wie der Nahverkehrsplan und das Radverkehrskonzept vorliegen, fehlt zur dauerhaften und systematischen Förderung des Fußverkehrs eine solche Strategie für die Stadt Bayreuth bislang.

Die Fußwegrouten des Fußverkehrs richten den Fokus auf die Innenstadt Bayreuths und stellen den Beginn einer Netzkonzeption für den Fußverkehr dar, um diesen zielgerichtet und effizient zu fördern. Ein Fußverkehrsnetz besteht neben den Hauptrouten (Fußwegrouten in Bayreuth) zudem aus Nebenrouten.

Routen bündeln den Fußverkehr und gewährleisten attraktive Verbindungen zwischen den Quartieren und der Innenstadt Bayreuth und auch zu weiteren wichtigen Zielorten wie dem Hauptbahnhof und der Universität. Dadurch können auch einzelne Abschnitte genutzt werden. Aus diesen Verbindungen lassen sich Hauptrouten der zu Fuß Gehenden in Bayreuth ableiten. Diese weisen ein großes Potenzial für den Fußverkehr auf und benötigen daher hohe Qualitätsstandards.

### 5.3 Straßenräume zu Gunsten des Umweltbunds umgestalten

- 6.1 Verkehrssicherheit von Kindern & Jugendlichen stärken
- 6.2 Verkehrsberuhigung fördern & organisieren
- 6.3 Sichere Querungen für den Fußverkehr schaffen



### Unterziele

**A2** Umgestaltung von Plätzen & Straßenräumen zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Umweltverbundes & der Klimaanpassung

**B1** Fuß- & Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradtypen / Nutzergruppen optimieren & ausbauen

**C1** Mobilitätsanforderungen & -kompetenzen aller Personengruppen werden, insbesondere im Fußverkehr, berücksichtigt

**C2** Die Verkehrssicherheit, insbesondere von Kindern, wird weiter erhöht, die Vision Zero verfolgt

**F2** Die Stadtverwaltung entwickelt für alle Verkehrsmittel dedizierte Netze, die sich in Gestaltung und Priorisierung der Verkehrsmittel an den Oberzielen ausrichten

**F3** Die Idee der Stadt der kurzen Wege wird bei Planung & Einzelmaßnahmen umgesetzt

## 1.1 Attraktive & sichere Fußwege in die Innenstadt schaffen

### Beschreibung

Die Fußwegrouten verbinden die zentrumsnahen Wohnquartiere mit der Innenstadt. Die Planung des Fußverkehrsnetzes fokussiert sich in der ersten Phase auf die wichtigsten Achsen. In den folgenden Phasen sollten ergänzend Nebenrouten wie z. B. Routen innerhalb der Quartiere und Querverbindungen entwickelt werden. Dies ermöglicht Maßnahmen zur Stärkung der innerquartierlichen Mobilität sowie der Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes zu entwickeln. Die Bewohnenden können aktiv an diesem Prozess, z.B. bei Planungsspaziergängen, beteiligt werden, um ihr Quartier gemeinschaftlich zu gestalten.

Für die Fußwegrouten als Prioritätsachsen des Fußverkehrs werden standardisierte Maße wie Gehwegbreiten und Ausstattungsmerkmale festgelegt. Die 14 dargestellten Fußwegrouten sind auf eine fußläufige Dauer von 15-25 Minuten angelegt, da es als realistisch einzuschätzen ist, dass Personen bereit sind, einen Weg in diesem Zeitrahmen zu Fuß zurückzulegen.

### Länge und Ziele der Fußwegrouten

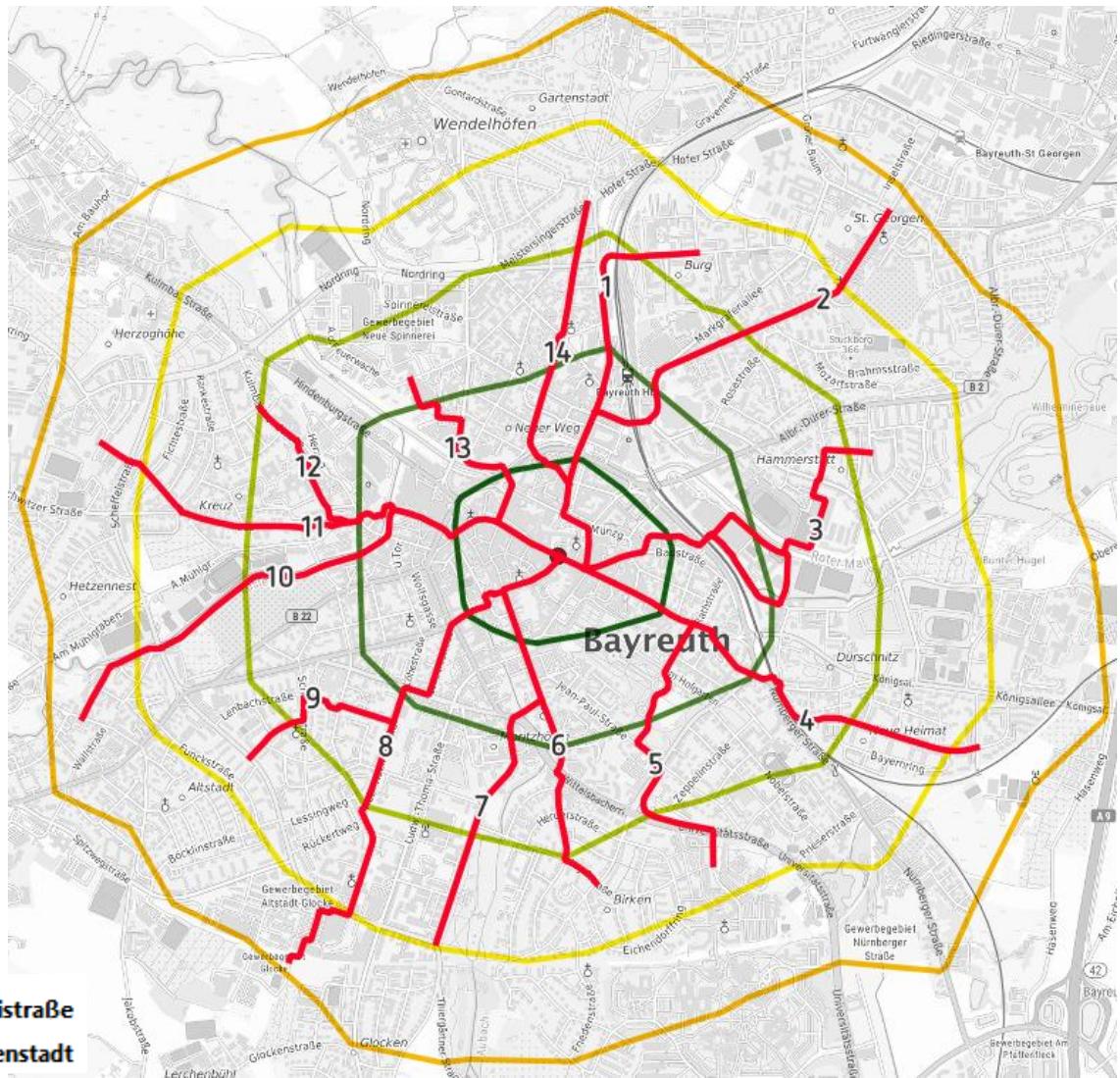
- Route 1 – Bahnhof (West), Burg (1,1 km)
- Route 2 – Bahnhof (Ost), St. Georgen (1,6 km)
- Route 3 – Hammerstatt (1,6 km)
- Route 4 – Neue Heimat (1,4 km)
- Route 5 – Universität (1,3 km)
- Route 6 – Birken (1,2 km)
- Route 7 – Moritzhöfen, Röhrensee (1 km)
- Route 8 – Gewerbegebiet Altstadt-Glocke (1,4/1,7 km)
- Route 9 – Altstadt (1,4 km)
- Route 10 – Stadtfriedhof (1,6 km)
- Route 11 – Kreuz, Roter Hügel (1,4 km)
- Route 12 – Herzoghöhe (1 km)
- Route 13 – Gewerbegebiete Neue Spinnerei (0,65 km)
- Route 14 – Neuer Weg, Gartenstadt (1 km)

### Erreichbarkeit Innenstadt zu Fuß



● Ausgangspunkt Maximilianstraße/Kanzleistraße

■ Attraktive & sichere Fußwege in die Innenstadt



## 1.1 Attraktive & sichere Fußwege in die Innenstadt schaffen

### Umsetzung

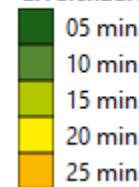
Nach derzeitigem Planungsstand beläuft sich die Gesamtlänge der Fußwegrouten der ersten Phase auf ca. 18 Kilometer. Da die Einrichtung dieser bereits eine planerische und finanzielle Herausforderung darstellt, ist ein jährliches Budget für die Fußverkehrsförderung bereitzustellen.

Bei der Umsetzung kann in den Abschnitten, in denen die Routen für den Fußverkehr parallel zu denen des Radverkehrs verlaufen, durch eine ganzheitliche Umgestaltung des Straßenraums die Umsetzung beschleunigt werden. In anderen Bereichen müssen jedoch die Belange des Fußverkehrs gegen die des Radverkehrs, ruhenden Verkehrs, ÖPNVs oder der Grünordnung abgewogen werden. Wenn der ruhende Verkehr nicht verlagert werden kann, muss ggf. die Einrichtung einer Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr in Betracht gezogen werden, um die Gehwegbreiten laut Qualitätsstandards einer Fußwegroute zu erfüllen. Falls geplante Vorrangrouten nicht im ausreichenden Maße die Qualitätsstandards (> 70 %) erfüllen können, sollte die Strecke mindestens als Nebenroute (niedrigere Qualitätsstandards) ausgewiesen werden. Die Qualitätsstandards für die Nebenroute sind von der Stadt Bayreuth noch zu definieren.

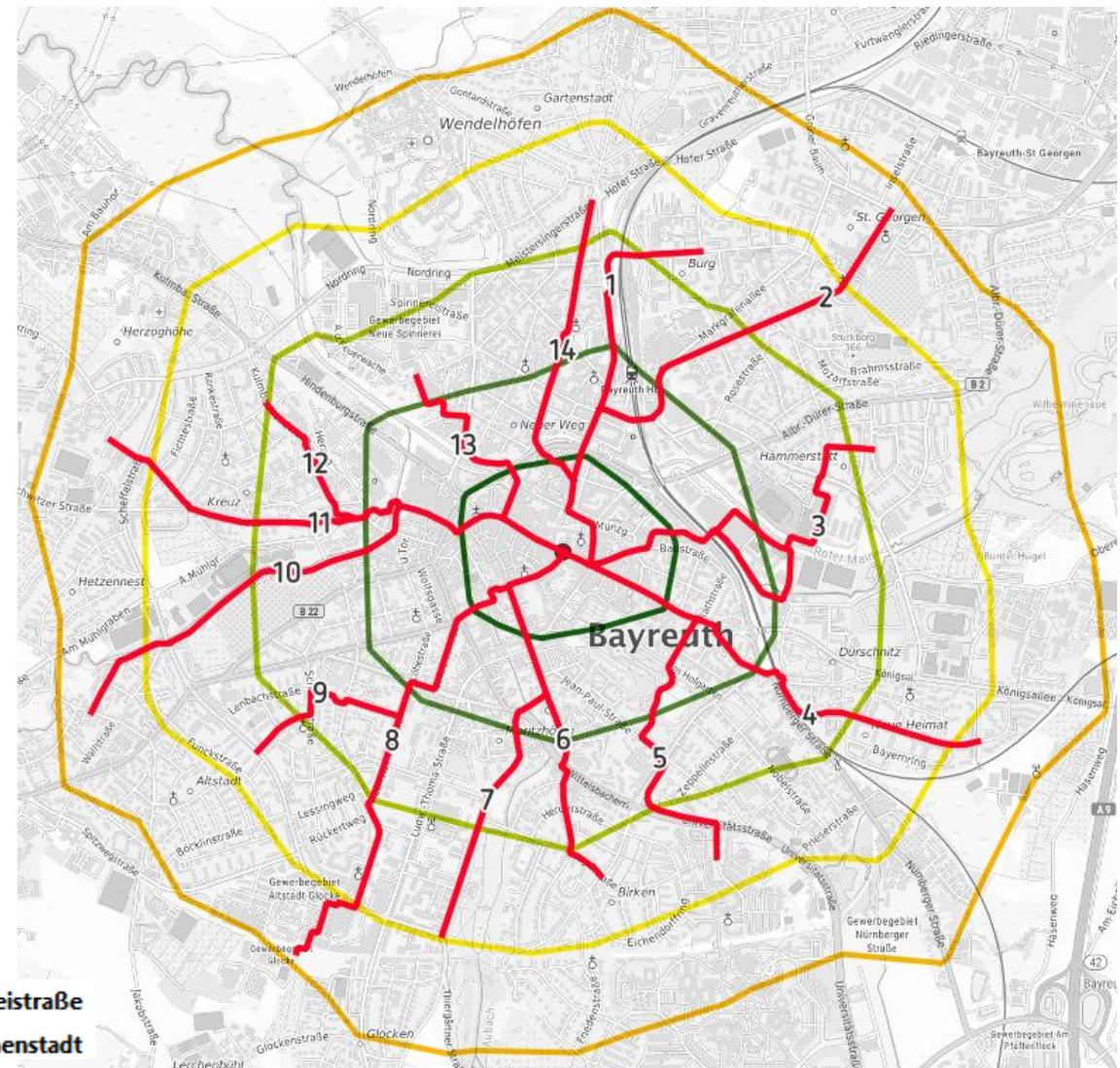
### Sofortmaßnahmen

- Berücksichtigung einer höheren Anforderung an den regelmäßigen Rückschnitt der bestehenden Grünelemente entlang der Fußwegrouten (auch schon vor offizieller Eröffnung oder Beschilderung), insbesondere darauf achten, dass Pflanzen an Querungsstellen nicht höher als 60 cm sind, um auch gute Sichtbeziehungen für Kinder, kleine Personen und Menschen mit Rollstuhl zu gewährleisten

#### Erreichbarkeit Innenstadt zu Fuß



- Ausgangspunkt Maximilianstraße/Kanzleistraße
- Attraktive & sichere Fußwege in die Innenstadt



## 1.1 Attraktive & sichere Fußwege in die Innenstadt schaffen

Themenfelder	Angestrebte Qualitätsmerkmale und Regelmaße für die Fußwegrouten in Bayreuth
Längsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>mind. 2,70 m auf einer Seite und mind. 2,50 m (Regelmaß) auf der anderen Seite sowie Freihaltung einer nutzbaren Gehwegbreite von 1,80m (vgl. EFA 2002:16)</li> <li>mind. 1,60 m Seitenraumbreite entlang von kurzen Engstellen (max. 25 m) (vgl. H BVA 2011:40)</li> <li>Führung des Fußverkehrs auf eigenständigen Wegen (Ausnahme Verkehrsberuhigte Bereiche) (vgl. EFA 2002: 1.2 Hohe Verkehrssicherheit)</li> <li>Vermeidung von Mindestmaßen bei getrennt geführten Fuß- und Radwegen im Seitenraum (vgl. EFA 2002: 3.1.2.5)</li> <li>Bei der gemeinsamen Führung klassifizierter Fuß- und Radverkehrs Routen sollte nach Möglichkeit eine Trennung der Verkehrsarten durch einen taktilen Mittelstreifen erfolgen und regelkonforme Breiten berücksichtigt werden.</li> <li>Bauliche und temporäre Hindernisse auf Gehwegen sollen vermieden werden</li> <li>An Arbeitsstellen sollte immer ein barrierefreier Notweg eingerichtet werden; an längeren Arbeitsstellen (&gt; 50m) gilt das Mindestmaß für den Begegnungsfall (1,80 m)</li> </ul>
Querungsstellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entsprechend dem örtlichen Bedarf barrierefreie Querungsstellen sowie Querungsanlagen mit Vorrang für den Fußverkehr (FGÜ, LSA) über klassifizierte Straßen des Kfz-Verkehrs</li> <li>gute Sichtbeziehungen an Querungsstellen auch für Kinder</li> <li>Vermeidung von planfreien Querungsanlagen (vgl. EFA 2002: 3.3.7.1)</li> <li>Geringe Querungsdistanzen</li> <li>Schrittweiser Rückbau freier Rechtsabbieger zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, wenn verkehrliche Leistungsfähigkeit weiterhin gewährleistet werden kann.</li> <li>LSA-Wartezeiten von mehr als 40 Sek. sind zu vermeiden, an Bedarfssampeln nach Anforderung möglichst nicht länger als 7 Sekunden (vgl. EFA 2002: 3.3.5.1).</li> <li>Der Regelwert der Räumgeschwindigkeit für Fußgänger gemäß RiLSA (1,2 m/s) ist mindestens einzuhalten, Freigabezeit nicht weniger als 5 Sek.</li> <li>Bestätigung bei Anforderung (vgl. RiLSA 2015: 2.3.1.5)</li> </ul>
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Querungsstellen mit differenzierten Bordhöhen (0 cm &amp; 6 cm) (H BVA 2011: 50)</li> <li>Taktile Leitelemente an gesicherten Querungsanlagen und Haltestellen des ÖPNV (vgl. H BVA 2011: 3.2.4)</li> <li>Einsatz von taktilen Leitelementen (vgl. H BVA 2011: 3.2.4)</li> <li>Lichtsignalanlagen möglichst mit akustischen Signalgebern, Vibrationstaster und Richtungspfeilen am Anforderungstaster (vgl. RiLSA 2015: 6.2.8 i.V.m. DIN 32981)</li> <li>Gut berollbare Oberflächen (H BVA 2011:38)</li> <li>Querneigung max. 2%, Längsneigung max. 6%, höhere Quer- und Längsneigungen sind in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten möglichst zu vermeiden.</li> <li>Stadtmobiliar sowie private Mülltonnen sollen visuell und taktil gut erkennbar sein und sind wenn möglich außerhalb der Gehgasse zu platzieren (vgl. H BVA 2011: 3.3.9)</li> <li>Barrierefreie und konsumfreie Sitzgelegenheiten in mittlerer Entfernung von ca. 300 m (vgl. HBVA 2011: 60)</li> </ul>
Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> <li>Klimaresiliente Begrünung für Verschattung, Aufenthaltsqualität und bessere Luftqualität</li> <li>Ansprechende Gestaltung der Routen und ggf. Wegweisung (vgl. EFA 2002: 4.4)</li> <li>Regelmäßige Beschilderung und helle Bodenbeläge</li> <li>Integration von Spielelementen</li> <li>Ausreichende Beleuchtung (vgl. EFA 2002: 1.2 Hohe soziale Sicherheit)</li> </ul>

## 1.2 Barrierefreien öffentlichen Raum gewährleisten

**Handlungsfeld** Fußverkehr, Barrierefreiheit & Aufenthaltsqualität

**Priorisierung**



**Zeitrahmen**



**Kosten**



**Akteure** Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Stadtgartenamt, Behindertenbeauftragte

**Umsetzungsaufwand**



### Bausteine

- Barrierefreiheit als Planungsleitsatz
- Kommunale Experten für Barrierefreiheit
- Bestehende Barrieren abbauen
- Beschildertes barrierefreies Wegenetz
- Regelmäßig barrierefreie Sitzgelegenheiten

### Sofortmaßnahme

- Zehn barrierefreie Sitzmöglichkeiten in den kommenden zwölf Monaten installieren

### Beschreibung

Die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung von Wegen ist für alle Menschen von Bedeutung und ermöglicht die gesellschaftliche Teilhabe. So sichert die Barrierefreiheit insbesondere älteren Menschen und Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen eine weitgehend eigenständige Mobilität.

Die Verankerung der Barrierefreiheit ist in der kommunalen Verwaltung Bayreuths als Planungsgrundsatz durch die Fortbildung jeweils einer Person je Dienststelle zu erreichen, die bei allen Planungsprozessen überprüft, ob die Barrierefreiheit Berücksichtigung findet. Bei der Vergabe von Planungen und Aufträgen an externe Dienstleister ist das Kriterium der Barrierefreiheit besonders hervorzuheben.

Zur Erreichung der Barrierefreiheit bedarf es baulicher Veränderungen im Infrastrukturbestand, um die Barrieren sukzessive zu beseitigen. Darunter fallen u.a. Oberflächenschäden und Stolperkanten, Engstellen durch z.B. den ruhenden Verkehr und Begrünung, Hindernisse wie Mülltonnen und Fahrräder, Stadtmobiliar ohne Kontraste oder Reflektoren, barrierefreie Haltestellen, ausreichend dimensionierte Behindertenparkplätze sowie Quer- und Längsnieigungen von Gehwegen. Alle Querungsstellen sind barrierefrei umzubauen. Ziel ist ein barrierefreies Wegnetz, welches nach dem Zwei-Sinne-Prinzip gekennzeichnet ist. Alle Informationen müssen die Nutzenden mit mindestens zwei der drei Sinne Hören, Fühlen oder Sehen wahrnehmen können. Entlang der Wege sind bedarfsoorientiert (ca. alle 300 m) barrierefreie Sitzgelegenheiten anzubringen, welche auch taktil auffindbar sind.

Um die begrenzten zeitlichen und finanziellen Ressourcen zielführend einzusetzen, sind daher die Fußwegrouten sowie Fußgängerzonen in der Umsetzung zu priorisieren. Neben der Nachrüstung barrierefreier Elemente im Rahmen von anstehenden Straßenbauarbeiten (Kanalsanierungen, Deckensanierungen, Radwegeneubau usw.) sollten neben den Fußwegrouten auch weitere Bereiche im Umfeld von Krankenhäusern und Einrichtungen für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung gezielt für die Erreichung der Barrierefreiheit umgebaut werden.



### Unterziele

**A2** Umgestaltung von Plätzen & Straßenräumen zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Umweltverbundes & der Klimaanpassung

**B1** Fuß- & Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradtypen / Nutzergruppen optimieren & ausbauen

**C1** Mobilitätsanforderungen & -kompetenzen aller Personengruppen werden, insbesondere im Fußverkehr, berücksichtigt

### Schnittstellen und Bezugspunkte

**1.1** Attraktive & sichere Fußwege in die Innenstadt schaffen

**1.3** Klimaresiliente Aufenthaltsqualität fördern

**3.1** Ansprechende & barrierefreie Haltestellen gestalten

**4.3** Parkraummanagement ausbauen

**4.4** Sonderfahrzeuge & -parkplätze berücksichtigen

**5.3** Straßenräume zu Gunsten des Umweltverbundes umgestalten

**6.3** Sichere Querungen für den Fußverkehr schaffen

## 1.3 Klimaresiliente Aufenthaltsqualität fördern

**Handlungsfeld** Fußverkehr, Barrierefreiheit & Aufenthaltsqualität

**Priorisierung**



**Zeitrahmen**



**Kosten**



**Akteure** Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Stadtgartenamt, Umweltamt, Stadtwerke

**Umsetzungsaufwand**



### Bausteine

- Ergänzendes Stadtmobilier für Aufenthalts- und Bewegungsräume
- Begrünung im öffentlichen Raum
- Bewusste Materialwahl der Infrastruktur und des Stadtmobiliars
- Entsiegelung des öffentlichen Raums
- Modellquartier für Sommerstraßen

### Beschreibung

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar. Der öffentliche Raum dient als Aufenthalts- und Begegnungsraum und kann durch unterschiedliches Stadtmobilier wie Toiletten, Trinkwasserbrunnen, Beleuchtung, Begrünung, Sitz- und Spielmöglichkeiten (E Klima) aufgewertet werden.

Klimaresiliente Straßenraumgestaltung bezieht sich auf die Planung, Gestaltung und Entwicklung von Straßen und öffentlichen Räumen, die den Auswirkungen des Klimawandels besser standhalten können und gleichzeitig zur Reduzierung von negativen Umweltauswirkungen beitragen. Durch ihre verschiedenen Gestaltungselemente erzielt die klimaangepasste Straßenraumgestaltung auch eine höhere Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

Eine attraktive Straßenraumgestaltung durch Begrünungsmaßnahmen u. a. im Zusammenspiel mit Entsiegelung ist insbesondere in stark verdichteten Quartieren von Bedeutung und hat nicht nur stadtgestalterisch, sondern auch mikroklimatisch positive Auswirkungen. Grüne Infrastruktur erhöht die Luftfeuchtigkeit lokal, senkt die Temperaturen, kann Feinstaub binden, die Luftqualität insgesamt verbessern, die Biodiversität erhöhen und durch Verschattung das Aufheizen von Straßenräumen verlangsamen. Außerdem eignet sich die Verwendung von hellen Materialien, um dem starken Aufheizen der Oberflächen entgegenzuwirken. Durch einen geringeren Versiegelungsgrad und eine reduzierte Bebauungsdichte kann die Durchlüftungssituation verbessert werden. Die Verwendung nachhaltiger Baumaterialien kann einen zusätzlichen Beitrag zur Minderung von Hitzeeffekten leisten. In den Sommermonaten können einzelne Quartiersstraßen mit mobilen Grünelementen und temporärem Stadtmobilier in sogenannte Sommerstraßen verwandelt werden. Diese erhöhen die Aufenthaltsqualität in den Quartieren und machen einen Aufenthalt in Freien trotz hoher Temperaturen in den Sommermonaten möglich und angenehm. Eine langfristige Maßnahme, die auch der Klimaanpassung im Innenstadtbereich dient, stellt die Renaturierung, Öffnung und Erlebbarmachung des Roten Mains dar.



### Unterziele

- A2** Umgestaltung von Plätzen & Straßenräumen zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Umweltverbundes & der Klimaanpassung  
**C1** Mobilitätsanforderungen & -kompetenzen aller Personengruppen werden, insbesondere im Fußverkehr, berücksichtigt

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.1 Attraktive & sichere Fußwege in die Innenstadt schaffen
- 1.2 Barrierefreien öffentlichen Raum gewährleisten
- 4.3 Parkraummanagement ausbauen
- 5.1 Mobilstationen aufbauen
- 5.3 Straßenräume zu Gunsten des Umweltbunds umgestalten
- 6.2 Verkehrsberuhigung fördern & organisieren

## 6.2 Handlungsfeld Radverkehr



# Handlungsfelder & Maßnahmenpakete

## Radverkehr

Bayreuth bietet viel Potenzial für den Radverkehr. Die kompakte Siedlungsstruktur (die Kernstadt und mit ihr ein Großteil der Stadtbevölkerung liegen innerhalb eines 2,5 km Radius) bietet gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Am Modal Split der Stadt Bayreuth nimmt der Radverkehr bereits 23 % (2023) ein und liegt damit 10 % über dem Durchschnittswert für zentrale Städte in ländlichen Regionen (13 %, 2017). Allerdings weist Landshut als vergleichbare Stadt (gleiches Bundesland, ähnliche Einwohnerzahl, gleiche RegioStar 17-Klasse) mit 28 % (2018) einen höheren Anteil auf.

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung. Daher liegt die Herstellung eines attraktiven Angebots an geeigneten Radverkehrsinfrastrukturen einer erfolgreichen Radverkehrsförderung zu Grunde. Je besser das Angebot ist, desto mehr Menschen nutzen das Fahrrad. Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung ist eine systemische Herangehensweise, in der

die Infrastruktur (Radwege, Radabstellanlagen etc.), Serviceangebote (z. B. öffentliche Luft- und Reparaturstationen, Fahrradverleih) und Kommunikation gemeinsam erfolgen.

Die Stadt Bayreuth hat ein kommunales Radverkehrskonzept (2014) vorliegen, das sukzessive umgesetzt wird. Regionale Bemühungen im Radverkehr umfassen u. a. das Radverkehrskonzept für Pendlerstrecken im Stadt-Land-Verflechtungsbereich (2022) für die Stadt und den Landkreis Bayreuth und die Idee eines Radschnellweges, also eine regionale Radverkehrsverbindung, entlang der B85 zwischen Bayreuth und Kulmbach.

Ziel ist es, den Radverkehr in Bayreuth entsprechend seiner Potenziale zu entwickeln. Der Anteil der Radfahrenden und der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, soll weiter erhöht werden. Neben dem Netzausbau kann die ergänzende Infrastruktur hier einen wichtigen Beitrag leisten, indem sie den Radverkehr vor allem komfortabler,

flexibler und alltagstauglicher macht. So kann der Radverkehr und der gesamte Umweltverbund in der Stadt Bayreuth und dem Landkreis konkurrenzfähig werden. Dabei soll der Radverkehr nicht nur seiner Funktion als eigenständiges Verkehrsmittel gerecht werden, sondern auch mit anderen Mobilitätsoptionen des Umweltverbunds stärker vernetzt werden.

Die Relevanz des Handlungsfeldes spiegelt sich auch in den Oberzielen *Klimaschützende Alternativen schaffen und ausbauen, Zukunftsorientierte Entwicklungen mitdenken, Stadtverwaltung befähigen*. Die folgenden Maßnahmenpakete wurden für den Bayreuther Radverkehr entwickelt:

- 2.1 Radverkehrskonzepte aktualisieren & umsetzen
- 2.2 Fahrradstraßen ausweisen & gestalten
- 2.3 Radabstellanlagen optimieren
- 2.4 Eingehende Prüfung zur möglichen Einführung eines stationsbasierten Fahrradverleihsystems

## 2.1 Radverkehrskonzepte aktualisieren & umsetzen

**Handlungsfeld** Radverkehr



**Priorisierung**

**Zeitrahmen**



**Kosten**

**Akteure** Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Straßenverkehrsamt

**Umsetzungsaufwand**



**Bausteine**

- Radverkehrskonzepte an E Klima, Fortschreibung der ERA und ergänzende Grundsätze anpassen
- Bereitstellung der finanziellen Mittel

### Beschreibung

Der Radverkehrsanteil am Modalsplit Bayreuths liegt mit 23% (2023) deutlich über dem Vergleichswert zentraler Städte in ländlichen Regionen (RegioStarR: 13%, 2017). In der anhand der RegioStaR und Einwohnerzahl vergleichbare Stadt Landshut liegt der Anteil des Radverkehrs jedoch noch 5% höher als in Bayreuth. Mit dem Radverkehrskonzept der Stadt Bayreuth (2014) und dem „Radverkehrskonzept für Pendlerstrecken im Stadt-Land-Verflechtungsbereich“ (2021) liegen bereits zwei Konzepte zur Förderung des Radverkehrs vor, das Radverkehrskonzept der Stadt Bayreuth wurde zudem fast vollständig umgesetzt.

Da die zukünftige Fortschreibung der ERA eine Ausdifferenzierung nach Basisnetz, Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen vornehmen wird, sollte diese Ausdifferenzierung zukünftig ergänzt werden. Die Konzepte sind auch an die weiteren Erneuerungen der ERA sowie der E Klima anzupassen. Zudem sind die Konzepte um folgende Grundsätze zu ergänzen: keine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr innerorts ohne taktile Trennung und Einhaltung von Regelmaßen, keine Führung im Mischverkehr bei Tempo 50 km/h, keine Mindestmaße (E Klima).

Zur Beschleunigung der Umsetzung der Radverkehrskonzepte sind die finanziellen und personellen Ressourcen für den Radverkehr in Bayreuth (s. Programm 7.3) anforderungsgerecht bereitzustellen.

### Schnittstellen und Bezugspunkte

2.2 Fahrradstraßen ausweisen & gestalten

2.3 Radabstellanlagen optimieren

3.2 Qualität im Bus- & Schienenverkehr sicherstellen & verbessern

5.1 Mobilstationen aufbauen

5.3 Straßenräume zu Gunsten des Umweltbunds umgestalten

6.1 Verkehrssicherheit von Kindern & Jugendlichen stärken

6.2 Verkehrsberuhigung fördern & organisieren

6.3 Sichere Querungen für den Fußverkehr schaffen



### Zielbezug

### Unterziele

A2 Umgestaltung von Plätzen & Straßenräumen zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Umweltverbundes & der Klimaanpassung

B1 Fuß- & Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradtypen / Nutzergruppen optimieren & ausbauen

F2 Die Stadtverwaltung entwickelt für alle Verkehrsmittel dezidierte Netze, die sich in Gestaltung & Priorisierung der Verkehrsmittel an den Oberzielen ausrichten

F3 Die Idee der Stadt der kurzen Wege wird bei Planung & Einzelmaßnahmen umgesetzt

## 2.1 Radverkehrskonzepte aktualisieren & umsetzen

### Beschreibung

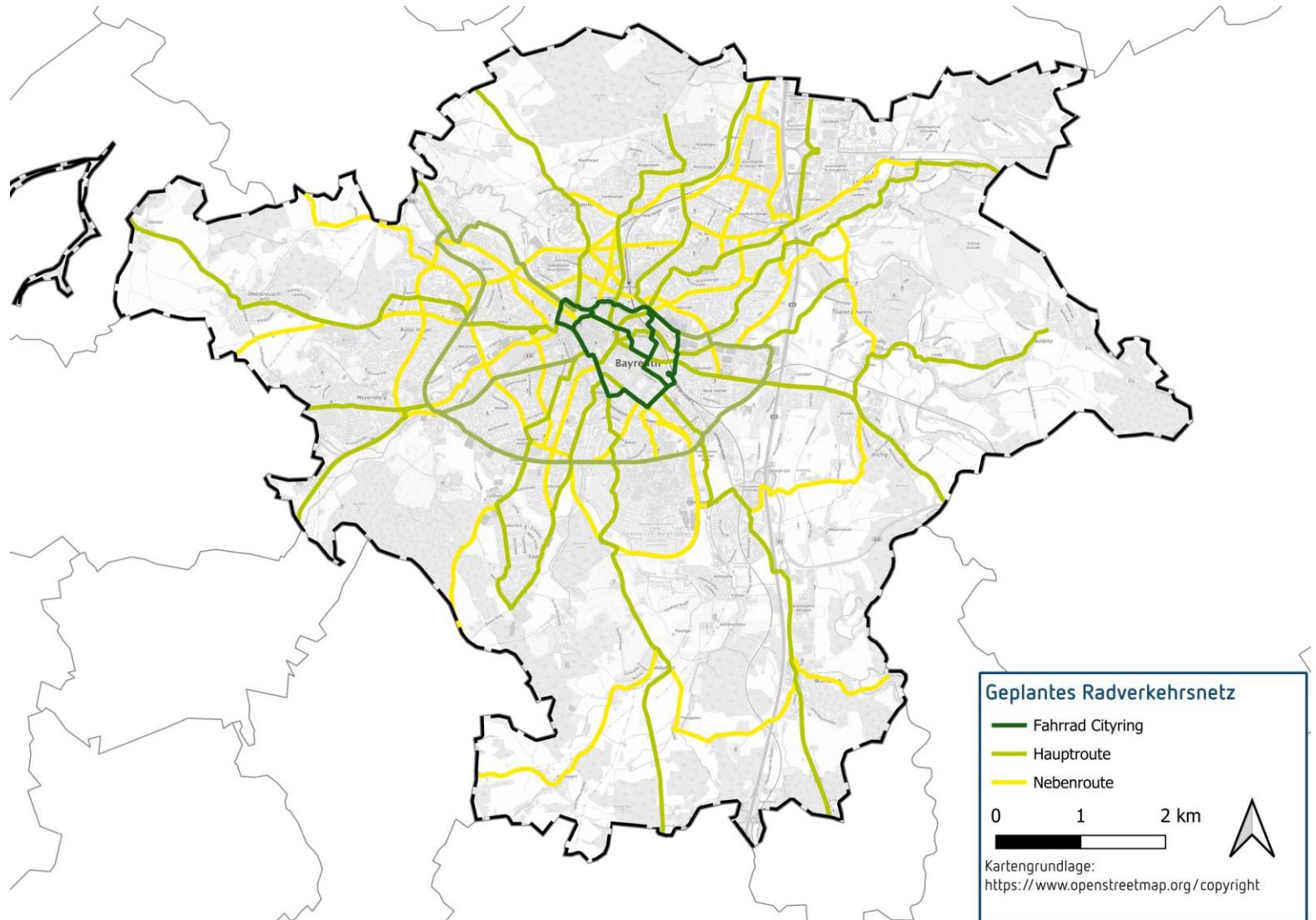
Im Zuge der Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes wurden gezielte Anpassungen vorgenommen, um die Radinfrastruktur besser an aktuelle und zukünftige Anforderungen ausrichten zu können (s. nebenstehende Abbildung). Es basiert demnach auf dem bereits im Radverkehrskonzept dargestellten Netz und wurde in diesem Zuge überprüft, angepasst und gezielt weiterentwickelt. Die Darstellung bestätigt somit die Grundstruktur und Zielrichtung der bisherigen Konzeption, greift deren Inhalte auf und führt sie in optimierter Form fort. Das aktualisierte Netz bildet damit die Grundlage für zukünftige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

Viele zentrale Achsen bleiben dabei in ihrem Streckenverlauf unverändert, während andere Routen neu bewertet, verlegt oder ergänzt wurden.

Der konzeptionell vorliegende Fahrrad-City-Ring ist weiter auszuarbeiten und umzusetzen. Die vorliegende Hauptroute des Inneren Rings bildet zusammen mit der Konzeption des Fahrrad-Cityrings weiterhin das Rückgrat der städtischen Radverkehrsinfrastruktur.

Die Hauptroute am Mistelbach wird in ihrer Bedeutung herabgestuft und künftig als Nebenroute geführt. Dies dient insbesondere zur Vermeidung von Konflikten zwischen dem Rad- und Fußverkehr entlang der Route, die einen hohen Freizeitwert aufweist.

Die Hauptroute, die bislang über die Friedrich-Puchta-Straße vorgesehen war, wird auf die Casselmannstraße verlegt. Diese neue Trassenführung berücksichtigt die hohe Zieldichte entlang dieser wichtigen Verbindungsachse (u. a. Arbeitsagentur; Bildungseinrichtungen; Nahversorgungsstandorte).



## 2.1 Radverkehrskonzepte aktualisieren & umsetzen

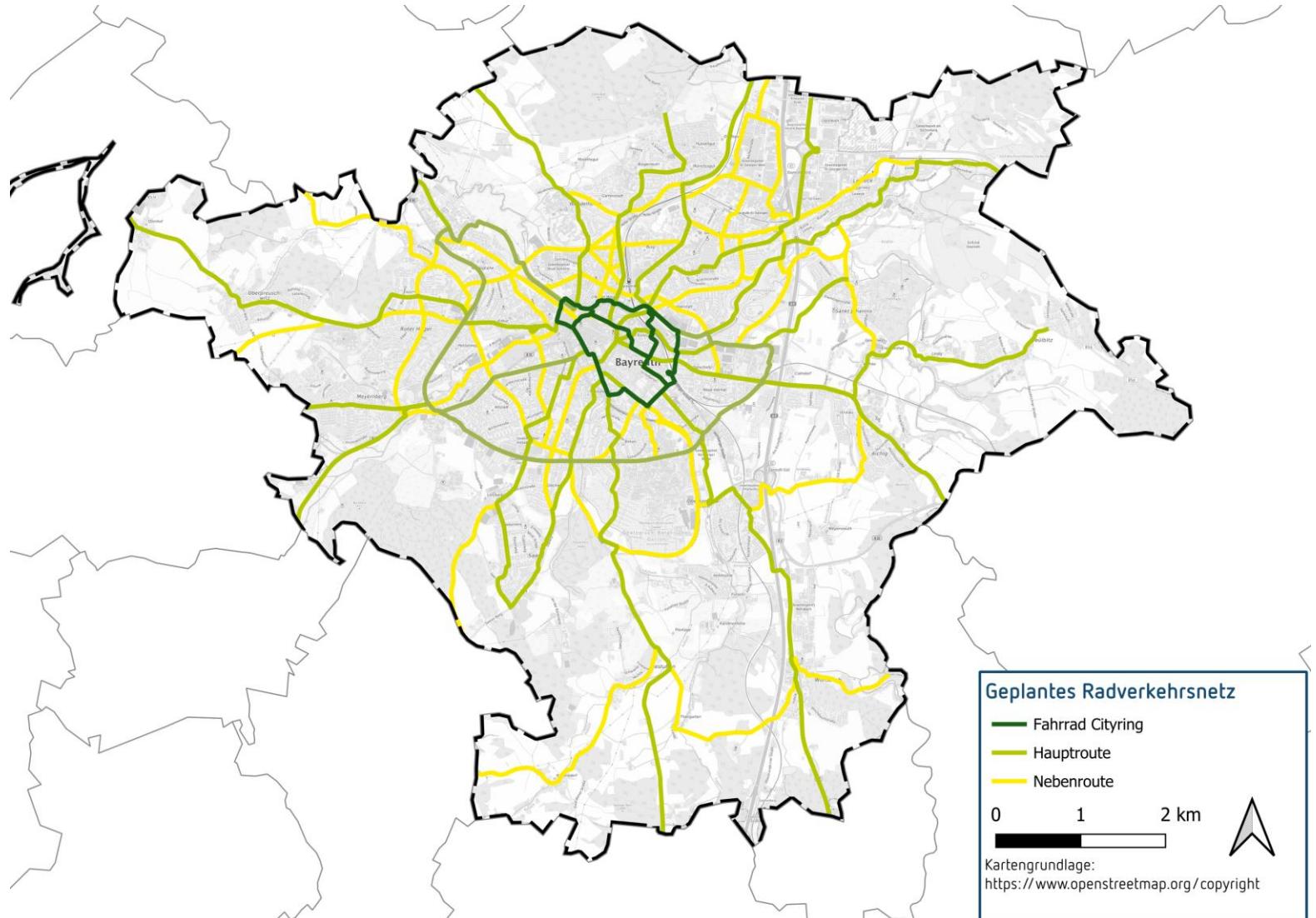
### Beschreibung

Auf der **Universitätsstraße** erfolgt ebenfalls eine Herabstufung zur Nebenroute. Im Gegenzug wird auf der **Nobelstraße** eine neue Hauptroute durch das **Neubaugebiet Kreuzstein** entlang der Tappertauen eingeplant. Dadurch entsteht eine leistungsfähige Alternative, die insbesondere eine bessere Vernetzung mit dem Inneren Ring gewährleisten und die Radverkehrsbeziehungen in und aus den südöstlichen Stadtteilen und dem angrenzenden Landkreis komfortabler aufnehmen kann.

Die bisherige Hauptroute auf der **Karl-von-Linde-Straße** wird künftig durch das Gebiet am Glockengut geführt und verläuft nun am Sportplatz sowie der angrenzenden Kleingartenanlage vorbei. Diese Verlagerung trägt zur Verbesserung der Trassenführung, d.h. einer geradlinigeren Führung, und zur Vermeidung von Mischverkehren, d.h. einer gemeinsamen Führung mit dem Kfz-Verkehr, bei.

Schließlich wird die Hauptroute auf der **Donndorfer Straße** bis zum Ortsausgang verlängert, um eine durchgehende Verbindung in den Außenbereich zu gewährleisten und die Erreichbarkeit für den Alltags- und Freizeitverkehr zu verbessern.

Mit diesen Anpassungen wird das Radverkehrsnetz gezielt optimiert, um eine sicherere, leistungsfähigere und nutzerfreundlichere Infrastruktur für den Radverkehr zu schaffen – sowohl im Alltags- als auch im Freizeitbereich.



## 2.2 Fahrradstraßen ausweisen & gestalten

**Handlungsfeld** Radverkehr



**Zeitrahmen**



**Kosten**



**Akteure** Stadtplanungsamt, Tiefbauamt,  
Straßenverkehrsamt

**Umsetzungsaufwand**



### Bausteine

- Bestehende Fahrradstraßen prüfen und nach Möglichkeit gestalterisch aufwerten
- Einrichtung weiterer Fahrradstraßen prüfen und diese entsprechend gestalten
- Zwei Fahrradzonen innerhalb des Rings einführen

### Sofortmaßnahme

- Ausarbeitung eines Planungsbeispiels und Umsetzung anstreben (z. B. Zeppelinstraße, Pottensteiner Straße)

### Beschreibung

Seit der Einführung von Fahrradstraßen im Jahr 1997 sind sie ein geeignetes Mittel zur Bündelung und priorisierten Führung des Radverkehrs im Wohn- und Nebenstraßennetz. Im Vergleich zum restlichen Netz der Erschließungsstraßen zeigen Fahrradstraßen ein hohes Niveau an Unfallsicherheit. Die Novelle der StVO 2020 sorgte für eine Reduzierung der Anordnungsvoraussetzungen, so dass Fahrradstraßen häufiger eingerichtet werden können und sollten. 2021 wurde zudem ein Leitfaden mit Hinweisen zur einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen vom Deutschen Institut für Urbanistik (difu) und dem Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik der Bergischen Universität Wuppertal veröffentlicht. Zudem hat die AGFK Bayern 2023 u. a. Musterblätter für die Gestaltung von Fahrradstraßen herausgegeben.

In Fahrradstraßen dürfen Radfahrende nebeneinander fahren. Falls die Straße auch für den Kfz-Verkehr freigegeben ist, darf dieser den Radverkehr nur bei einem Seitenabstand von mindestens 1,5 m (innerorts) überholen. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Für den Radverkehr haben Fahrradstraßen neben der höheren Reisegeschwindigkeit und der verbesserten Sicherheit auch einen großen Werbeeffekt für das Verkehrsmittel Fahrrad. Durch die Gestaltung und Markierung nimmt das Fahrrad einen prominenten Platz im Straßenraum ein und die Radverkehrsförderung wird unübersehbar.

In Bayreuth sind aktuell in fünf Straßen Fahrradstraßen, welche für den Kfz freigegeben sind, eingerichtet. Allerdings entsprechen sie gestalterisch nicht dem Standard und sind daher anzupassen. Aufgrund der guten Wirksamkeit und der vergleichsweise geringen Investitionskosten ist zu prüfen, ob weitere Fahrradstraßen dort eingerichtet werden, wo Hauptverkehrsverbindungen durch das Nebenstraßennetz verlaufen. Innerhalb des Rings wird zudem die Einrichtung von zwei Fahrradzonen empfohlen (s. 4.5).



### Zielbezug

### Unterziele

- A2 Umgestaltung von Plätzen & Straßenräumen zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Umweltverbundes & der Klimaanpassung  
B1 Fuß- & Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradtypen / Nutzergruppen optimieren & ausbauen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 2.1 Radverkehrskonzepte aktualisieren & umsetzen  
5.3 Straßenräume zu Gunsten des Umweltverbundes umgestalten  
6.1 Verkehrssicherheit von Kindern & Jugendlichen stärken  
6.2 Verkehrsberuhigung fördern & organisieren  
6.3 Sichere Querungen für den Fußverkehr schaffen  
6.4 Sichere Radverkehrsführung gewährleisten  
6.5 Das Quartier Neuer Weg zum Super Block umwandeln

## 2.2 Fahrradstraßen ausweisen & gestalten

### Gestaltung der Fahrradstraßen

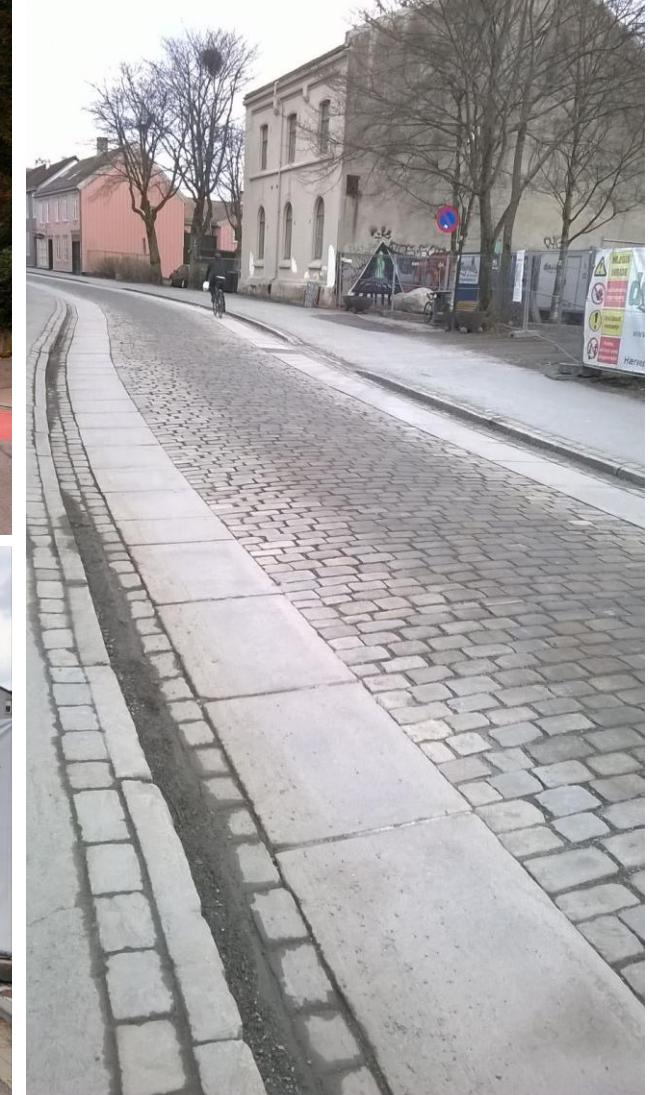
Idealerweise orientiert sich die Gestaltung an den Vorgaben der vorhandenen Leitfäden und der Gestaltungsgrundsätze des Landes (Musterblatt "Fahrradstraßen" der AGFK Bayern), um einen regionalen und landesweiten Wiedererkennungswert und Verständnis zu erzielen. Neben der wiedererkennbaren Gestaltung ist für die Funktionsfähigkeit und Sicherheit von Fahrradstraßen eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit notwendig. Einigen Verkehrsteilnehmenden sind die Regelungen noch nicht ausreichend bekannt.

### Netzeinbindung einer Fahrradstraße

- Beschilderung Verkehrszeichen 244.1
- Piktogramm Verkehrszeichen 244.1
- Piktogramm Verkehrszeichen 274-30
- Rote Einfärbung und Verengung des Einmündungsbereichs durch vorgezogene Seitenräume (Torsituation)
- Hinweisschilder Verhalten (temporär) (s. Abbildung)
- Ggf. Sinusschwelle zur Beruhigung des Kfz-Verkehrs

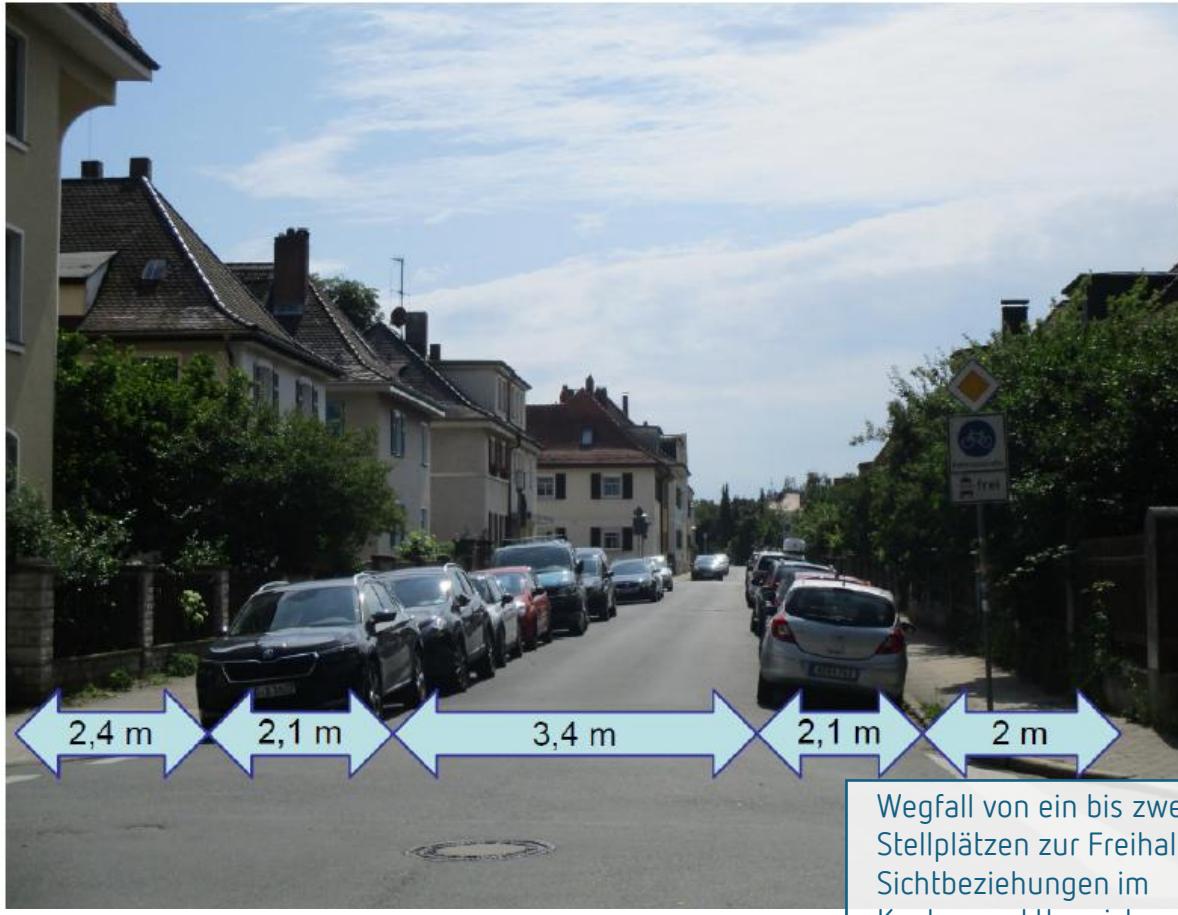
### Streckenabschnitte und Knotenpunkte

- (Eingefärbter) Asphalt an Knotenpunkten
- Radverkehr an Knotenpunkten bevorrechtigen
- Kein Kopfsteinpflaster
  - Radfahrspur (1,5 m je Richtung) aus Betonstein oder gebrannten Ziegeln
  - Naturstein schneiden und neu verlegen
  - Fugen ausgießen
- Möglichst keine Senkrecht- und Schrägparkstände für den Kfz-Verkehr
- Radabstellanlagen im öffentlichen Raum

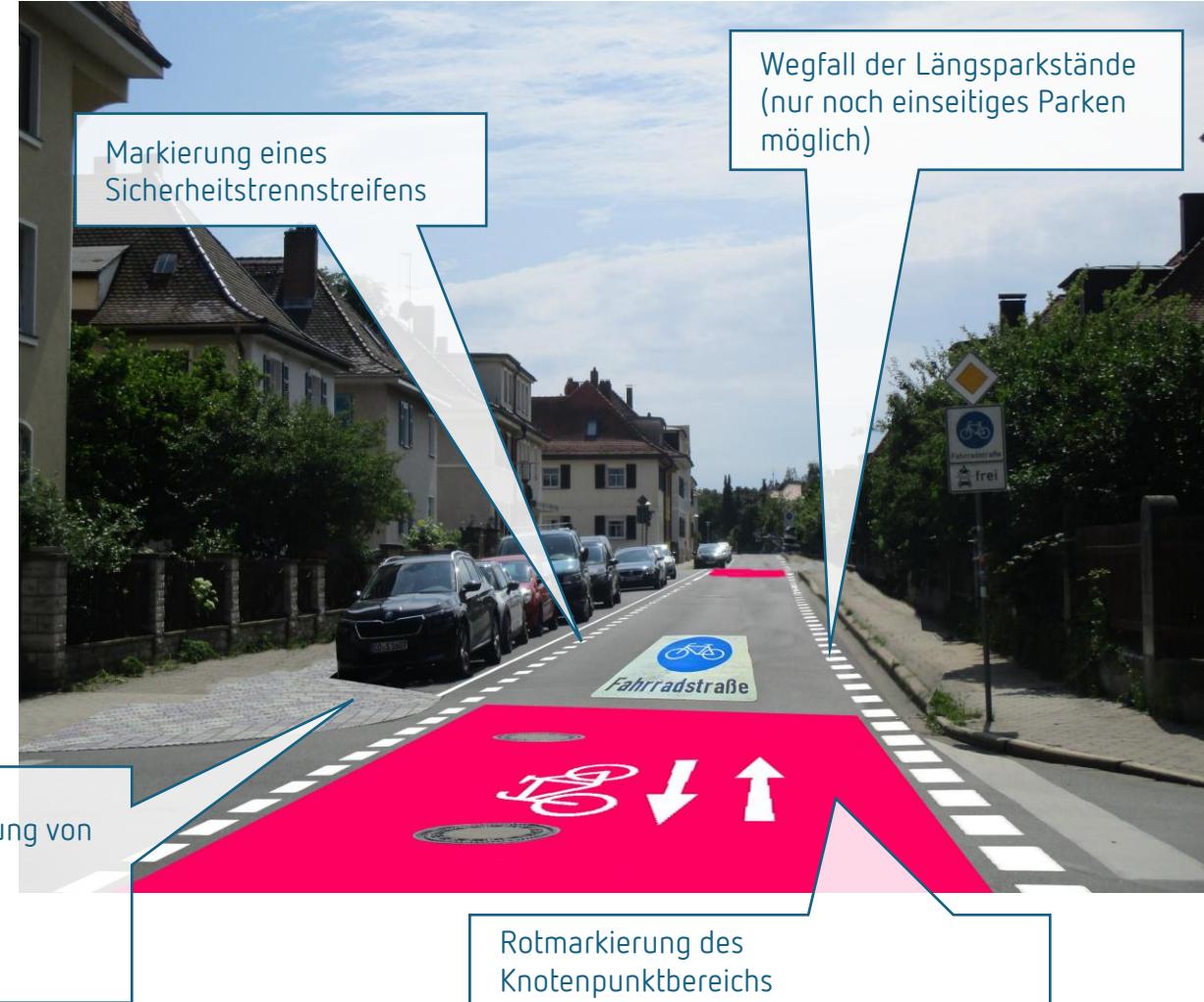


## 2.2 Fahrradstraßen ausweisen & gestalten

Gestaltung der Fahrradstraßen – Mögliches Beispiel „Zeppelinstraße“



Quelle: Stadt Bayreuth



## 2.3 Radabstellanlagen optimieren

<b>Handlungsfeld</b> Radverkehr	
<b>Priorisierung</b>	<span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span>
<b>Zeitrahmen</b>	<span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #666666; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span>
<b>Kosten</b>	<span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #666666; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span>
<b>Akteure</b> Stadtplanungsamt, Bauhof, Tiefbauamt, Amt für Städtebauförderung, Stadtgartenamt, Hochbauamt	
<b>Umsetzungsaufwand</b>	<span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #666666; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span>
<b>Bausteine</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Detailprüfung von Potenzial-Standorten für Radabstellanlagen</li> <li>Ausarbeitung eines konkreten Umsetzungsplans</li> <li>Sicherung vorhandener Fahrradabstellanlagen und weiter Ausbau im Innenstadtbereich und am Hbf</li> </ul>	
<b>Sofortmaßnahme</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>5 hochwertige Radabstellanlagen im Innenstadtbereich und überdachte Radabstellanlagen in verdichteten Quartieren in den kommenden zwölf Monaten installieren</li> </ul>	

### Beschreibung

Ein umfangreiches und qualitativ hochwertiges Angebot an Fahrradabstellanlagen für unterschiedliche Fahrradtypen (z.B. E-Bike, Lastenrad, Liegeräder, Dreirad, Kinderfahrrad, Fahrradanhänger) ist eine wichtige infrastrukturelle Rahmenbedingung für die Fahrradnutzung. Die diversen Grundanforderungen an Radabstellanlagen erfüllen Anlehnhalter am besten und sind daher der Standard im öffentlichen Straßenraum. Sie sind von fast allen Fahrradtypen nutzbar, bieten sicheres und schonendes Abstellen, ausreichend Halt auch beim Beladen und haben Platz für zwei Fahrräder.

Insbesondere an Orten mit erwartbarer höherer Standzeit, wie Schulen, an Verwaltungsgebäuden oder in der Nähe von Einzelhandelsstandorten, sollten weitere Ausstattungsmerkmale, wie z.B. Überdachung und Reparaturmöglichkeiten ergänzt werden. Zur täglichen Nutzung müssen Fahrräder auch am Wohnstandort sicher abzustellen und gleichzeitig leicht zugänglich sein, das kann u.a. auf den Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs geschehen. In älteren, dicht bebauten Wohnquartieren bestand bisher meist keine Fahrradstellplatzpflicht, sodass hier besonders im öffentlichen Raum Bedarf besteht.

In Bayreuth bestehen an einigen Zielorten bereits qualitativ höherwertige Radabstellanlagen wie Anlehnhalter, überdachte Radabstellanlagen (Neues Rathaus) und ein Fahrradparkhaus (Bahnhof).

Gesamtstädtisch betrachtet ist das Angebot an städtischen Radabstellanlagen hinsichtlich der Quantität und Qualität ausbaufähig. Aktuell sind noch Vorderradhalter vorhanden, welche sukzessive von der Stadt gegen Anlehnbügel ausgetauscht werden. Viele Radabstellanlagen an wichtigen Zielorten wie z.B. der Fußgängerzone und dem Neuen Rathaus sind überlastet. Zudem fehlen u.a. vor Gastronomiebetrieben z.B. in der Friedrichstraße Radabstellanlagen gänzlich, weshalb wild geparkte Fahrräder als Hindernisse auf den Gehwegen stehen. An Kinderbetreuungseinrichtungen mangelt es überdies an Radabstellanlagen für Lastenräder und Anhänger.



### Unterziele

- A2** Umgestaltung von Plätzen & Straßenräumen zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Umweltverbundes & der Klimaanpassung
- A3** Stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs
- B1** Fuß- & Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradtypen/ Nutzergruppen optimieren & ausbauen
- B2** Schulen, Freizeiteinrichtungen, Behörden & Unternehmen im Bereich des Mobilitätsmanagements unterstützen
- E3** Multi- & intermodale Verknüpfungspunkte aufbauen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 2.1** Radverkehrskonzepte aktualisieren & umsetzen
- 3.1** Ansprechende & barrierefreie Haltestellen gestalten
- 4.3** Parkraummanagement ausbauen
- 5.1** Mobilstationen aufbauen

## 2.3 Radabstellanlagen optimieren

### Beschreibung

Leerstehende Ladenlokale in der Innenstadt und in den Wohnquartieren könnten zu kleinen Fahrradparkhäusern umfunktioniert werden. Für die Innenstadt wird die Einrichtung eines großen Fahrradparkhauses oder eine Mobilstation idealerweise in der Nähe des ZOH empfohlen. Neben Radabstellanlagen könnte dort ein Fahrrad-, Lastenrad-, Rollstuhl-, Rollator- und Kinderwagenverleih, eine umfangreiche Servicestation, Schließfächer und Toiletten integriert werden. Dafür könnte zum Beispiel die Tiefgarage am Rathaus teilweise umgenutzt werden.

	Zielort	Parkdauer	Grundbedarf an Ausstattungselementen	Mögliche ergänzende Elemente		Zielort	Parkdauer	Grundbedarf an Ausstattungselementen	Mögliche ergänzende Elemente	
Wohnen	Dichte Wohngebiete ohne eigene Stellplätze/ Garagen/ o. ä.	Dauerhaftes Parken (über Nacht bzw. über mehrere Tage)  Besucherinnen und Besucher, Parken für mehrere Stunden	  			Innenstadt - Allgemein	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.			
	Hauptbahnhof	Mehrere Stunden, Tagesparken	    			Innenstadt - Ausgewählte Standorte	Längere Erledigung, mehrere Std.	  		
	Bahnhaltepunkte					Stadtteilzentren/ zentrale Versorgungsbereiche/ Einzelhandelsschwerpunkte	Längere Erledigung, mehere Std.. kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.			
Verknüpfung ÖPNV / Bike + Ride	Wichtige Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz					Nahversorger/ zentrale Versorgungsbereiche	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.			
						Bildungseinrichtungen	Universität  Weiterführende Schulen, Berufsschulen, Grundschulen	Mehrere Stunden, Tagesparken	  	

### Legende

- Reine Anschließfunktion
- Abgeschlossene Anlage (z. B. Fahrradbox)
- Überdachte Anlage
- Luftpumpe
- Werkzeug
- Lademöglichkeit
- Gepäckaufbewahrung
- Abstellanlagen für Lastenräder
- Besonderer Service (z. B. Reparatur, Waschanlage)

Angelehnt an die Empfehlungen der FGSV

## 2.4 Eingehende Prüfung zur möglichen Einführung eines stationsbasierten Fahrradverleihsystems

<b>Handlungsfeld</b> Radverkehr	
<b>Priorisierung</b>	<span style="background-color: #0070C0; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #0070C0; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #666666; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span>
<b>Zeitrahmen</b>	<span style="background-color: #0070C0; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #0070C0; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #666666; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span>
<b>Kosten</b>	<span style="background-color: #0070C0; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #666666; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #666666; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span>
<b>Akteure</b> Stadtplanungsamt, Stabstelle Struktur-entwicklung, Stadtwerke, Tiefbauamt, Bauhof	
<b>Umsetzungsaufwand</b>	<span style="background-color: #0070C0; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #666666; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #666666; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span>
<b>Bausteine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung mit der VAG, VGN und Stadtwerken</li> <li>• Eingehende Prüfung bezüglich Einrichtung eines stationsbasierten Fahrradleihsystems</li> </ul>

### Beschreibung

Shared Mobility wird zunehmend wichtiger, vor allem in dicht besiedelten Gebieten mit mobilen Bevölkerungsgruppen wie zum Beispiel Studierende. Leihfahrrad-Systeme sind oft eine praktische Option für Gelegenheitsnutzende und sind ein Baustein einer multimodalen Wegekette. Der hohe Radverkehrsanteil am Modal Split in Bayreuth zeigt, dass in der Gesellschaft eine Radaffinität vorhanden ist. Zudem sind mit den Studierenden und Touristinnen und Touristen zwei relevante Nutzergruppen vorhanden.

An Orten mit hohem Nutzerpotenzial sind stationsgebundene Fahrradverleihsysteme besonders empfehlenswert. Diese Orte zeichnen sich vor allem durch eine Bündelung von Verkehrswegen aus, wie beispielsweise wichtige Haltepunkte des ÖPNVs (Bahnhof, ZOH, Bahnhaltepunkte). Zentrale Plätze in Quartieren und Einkaufszentren bieten oft genügend potenzielle Kunden für die Einrichtung einer Leihfahrradstation. Insbesondere stationsgebundene Fahrradleihsysteme bieten sich für eine Erweiterung von Serviceangeboten, wie z.B. Schließfächer und Luftpumpen, an.

Neben konventionellen Fahrrädern sollte die Flotte um Pedelecs und Lastenräder ergänzt werden. Somit kann ein größeres Kundenpotenzial generiert werden. Erste Angebote bestehen bereits, etwa durch die BMTG, bei der aktuell E-Bikes ausgeliehen werden können. Lastenräder können aufgrund ihrer relativ geringen Größe und lokalen Emissionsfreiheit in dicht bebauten Gebieten den Einkauf oder den Transport gegenüber der Kfz-Nutzung wesentlich erleichtern. In allen größeren Quartieren sollte mindestens ein Lastenrad verfügbar sein. Die Ausleihe sollte über eine Buchungsapp ermöglicht werden. Zu empfehlen ist eine Integration in regionale oder überregionale Systeme z.B. dem der VAG Nürnberg, damit auch auswärtigen Personen eine simple Nutzung ermöglicht wird. Der Dienstleister könnte verpflichtet werden nichtpersonengebundene Daten der Stadt Bayreuth aufzubereiten. Inhalte könnten die Ausleihquoten und die Start-Ziel-Beziehungen sein. Diese Daten können zur notwendigen Anpassung der Verkehrsinfrastruktur genutzt werden.



### Unterziele

- A1 Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastung reduzieren
- A2 Umgestaltung von Plätzen & Straßenräumen zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Umweltverbundes & der Klimaanpassung
- B1 Fuß- & Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradtypen/ Nutzergruppen optimieren & ausbauen
- B3 Effektive Vermarktung der Angebote des Umweltverbunds & bessere Vernetzung der Fuß- & Radwege
- E3 Multi- & intermodale Verknüpfungspunkte aufbauen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 3.1 Ansprechende & barrierefreie Haltestellen gestalten
- 5.1 Mobilstationen aufbauen
- 5.2 Digitalisierung mitdenken
- 7.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement unterstützen



## 6.3 Handlungsfeld

ÖPNV

# Handlungsfelder & Maßnahmenpakete

## ÖPNV

Ein attraktiver und leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität und trägt unmittelbar zur Lebensqualität und Urbanität bei. Neben der Gewährleistung der Mobilitätsteilhabe für möglichst alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und vernetzter ÖPNV ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, setzt die Stadt auf bedarfsgerechte Taktungen, moderne Fahrzeuge sowie eine verbesserte Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern. Investitionen in Digitalisierung, barrierefreie Infrastruktur und nachhaltige Antriebstechnologien sollen den ÖPNV zukunftsfähig machen. Damit leistet er nicht nur einen Beitrag zum Klimaschutz, sondern fördert auch die soziale Gerechtigkeit und die wirtschaftliche Entwicklung in der Region.

Insgesamt ist das Bayreuther Stadtgebiet gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Nur sieben der 52 Verkehrszellen sind nicht ausreichend angebunden. Eine Verkehrszelle ist ein klar abgegrenzter Bereich, wie zum Beispiel ein Stadtteil, der in der Verkehrsplanung genutzt wird, um Fahrten zu erfassen. Auch die Bedienhäufigkeit ist an Schultagen in der Hauptverkehrszeit gut, in der Schwachverkehrszeit gibt es allerdings in 48 von 54 Verkehrszellen Defizite.

Der Reisezeit- und Kostenvergleich hat zudem gezeigt, dass der ÖPNV nur auf regionaler Ebene konkurrenzfähig zum MIV ist. Auf städtischer Ebene gibt es einige Defizite u. a. in der Taktdichte, dem Liniennetz und insbesondere der Ausstattung der Haltestellen. Bis auf wenige Ausnahmen sind die Haltestellen nur teilweise oder gar nicht barrierefrei.

Die Oberziele *Klimaschützende Alternativen schaffen und ausbauen, Sichere Teilhabe für Alle ermöglichen und Effiziente Erreichbarkeit sichern & optimieren* greifen diesen Handlungsbedarf auf.

Die folgenden Maßnahmenpakete wurden für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Bayreuth erstellt:

- 3.1 Ansprechende & barrierefreie Haltestellen gestalten
- 3.2 Qualität im Bus- & Schienenverkehr sicherstellen & verbessern
- 3.3 On-Demand-Dienste & autonome Systeme im ÖPNV entwickeln

## 3.1 Ansprechende und barrierefreie Haltestellen gestalten

### Handlungsfeld ÖPNV



### Priorisierung

### Zeitrahmen



### Kosten



**Akteure** Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Stadtwerke, Straßenverkehrsamt, Behindertenbeauftragte

### Umsetzungsaufwand



### Bausteine

- Weiterführung des Haltestellenkatasters, schrittweise Umsetzung der Standards für die Gestaltung der Haltestellen
- Prüfung der Querungsstellen in unmittelbarer Nähe von Haltestellen

### Beschreibung

Im Großteil des Stadtgebiets von Bayreuth hat die Bevölkerung, gemessen an dem im Nahverkehrsplan zugrunde gelegten Kriterium für die Erschließung mit Bushaltestellen kurze Wege zum ÖPNV; lediglich in 7 von 53 Verkehrszellen sind Defizite festzustellen, davon sind 2 mittelfristig zu beheben (Oberkoffersreuth/Storchenest/Hohlmühle, Herzoghöhe/Untere Rotmainaue). Für einen attraktiven ÖPNV ist es wichtig, dass die vielen Haltestellen für die Nutzenden ansprechend und komfortabel ausgestattet sind; dabei gilt es auch die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen. Das PBefG sieht in Deutschland die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 vor, wobei Ausnahmen in den Nahverkehrsplänen angeführt werden können. Dieses Ziel ist, wie von nahezu keiner Stadt, auch von Bayreuth bislang nicht erreicht worden; es besteht weiter großer Handlungsbedarf, dem sich die Stadt Bayreuth stellt: Seit 2023 werden die Stadtbushaltestellen schrittweise entsprechend den im Nahverkehrsplan festgelegten Prioritäten und Standards barrierefrei umgebaut, wobei im Sinne eines möglichst effizienten Ressourceneinsatzes Synergien mit anderen Baumaßnahmen im Straßen- und Gehwegbereich berücksichtigt werden.

Zu beachten ist hinsichtlich der Qualität der ÖPNV-Infrastruktur nicht nur die Haltestelle an sich, sondern auch das Umfeld. Der Weg zur und von der Haltestelle ist für die Wahl zum ÖPNV von großer Bedeutung. Im unmittelbaren Umkreis der Haltestellen sind insbesondere an stärker befahrenen Straßen oftmals keine gesicherten Querungsmöglichkeiten vorhanden und wenn, dann sind sie nicht ausreichend barrierefrei. Deshalb gilt es, attraktive und sichere Haltestellenumfelder zu gestalten. Der Ausbaustandard ist insbesondere an stadtauswärts gelegenen Haltestellen verbesserungswürdig. Beim Ausbau sollte jeweils auch die Ausstattung der Haltestelle betrachtet werden, ob bspw. die Ergänzung von intermodalen Angeboten (insb. Fahrradabstellanlagen) oder Komfort-/Serviceelementen (wie z.B. DFI, Fahrgastunterstände) sinnvoll und möglich ist. Im Zuge des barrierefreien Umbaus der Haltestellen wird dies in Abstimmung zwischen dem Baulastträger, der für den ÖPNV zuständigen Dienststelle und dem Verkehrsunternehmen berücksichtigt.



### Unterziele

**B3** Effektive Vermarktung der Angebote des Umweltverbunds & bessere Vernetzung der Fuß- & Radwege

**C1** Mobilitätsanforderungen & -kompetenzen aller Personengruppen werden, insbesondere im Fußverkehr, berücksichtigt

**D2** Liniennetz, Bedien- & Taktqualitäten optimieren & umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV vorantreiben

**E3** Multi- & intermodale Verknüpfungspunkte aufbauen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

**1.2** Barrierefreien öffentlichen Raum gewährleisten  
**1.3** Klimaresiliente Aufenthaltsqualität fördern

**2.3** Radabstellanlagen optimieren

**2.4** Eingehende Prüfung zur möglichen Einführung eines stationsbasierten Fahrradverleihsystems

**3.2** Qualität im Bus- & Schienenverkehr sicherstellen und verbessern

**5.1** Mobilstationen aufbauen

**5.2** Digitalisierung mitdenken

**6.3** Sichere Querungen für den Fußverkehr schaffen

## 3.2 Qualität im Bus- & Schienenverkehr sicherstellen & verbessern

### Handlungsfeld ÖPNV

### Priorisierung



### Zeitrahmen



### Kosten



**Akteure** Stadt und Landkreis Bayreuth, Stadtwerke Bayreuth und andere Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn

### Umsetzungsaufwand



### Bausteine

- Umsetzung der Prüfaufträge des Nahverkehrsplans (z.B. die Verbesserung der Intermodalität)
- Bedarfsorientierte Erhöhung des Bustaktes und Verlängerung der Betriebszeiten
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (z.B. P+R, B+R, Sharingangebote)

### Beschreibung

In Bayreuth übernehmen 22 Stadtbuslinien die Feinerschließung des Stadtgebiets, während 19 Regionalbuslinien das Umland erschließen und dabei auf einzelnen Korridoren auch eine zusätzliche Erschließung für Teile des Stadtgebiets ermöglichen. Die Aufgabe der Regionalbusse liegt auf vielen Linien insbesondere im Schulverkehr; der Takt in den Nebenverkehrszeiten ist jedoch ausbaufähig und wird inzwischen schrittweise in vielen Umlandgemeinden deutlich verdichtet. Ziel des Programms ist es, die Qualität des Bus- und Schienenverkehrs in Bayreuth zu erhöhen (30-Minuten Takt auf einzelnen Korridoren), damit der ÖPNV eine attraktive Alternative zu anderen Verkehrsmitteln darstellt. Die Verlagerung der Stadt-Umland-Verkehre vom MIV auf den ÖPNV bietet ein großes Potenzial – nicht nur zur Erreichung von Klimaschutzzügen, sondern auch im Hinblick auf Effizienz, soziale Teilhabe und wirtschaftliche Nachhaltigkeit.

Mögliche Maßnahmen wurden im NVP festgelegt, dazu gehören bspw. die Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger Zielorte (z. B. Industriegebiet St. Georgen), die Verbesserung der Intermodalität oder die Verbesserung der Haltestellenqualität (s. 3.1). Die Verbesserung des Angebots auf den Regionalbusachsen (z.B. Industriegebiet St. Georgen, Nord) bietet insbesondere (Arbeits-)Pendelnden aus dem Umland die Möglichkeit, vom MIV zu wechseln.

Damit diese Maßnahmen umgesetzt werden können, ist eine gesicherte Finanzierung unerlässlich. Neben kommunalen Haushaltssmitteln spielen vor allem Förderprogramme des Landes, des Bundes und der EU eine zentrale Rolle bei der Umsetzung und langfristigen Verfestigung eines attraktiven, zukunftsfähigen ÖPNV-Angebots in Stadt und Umland.

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 3.1 Ansprechende & barrierefreie Haltestellen gestalten
- 3.3 On-Demand-Dienste & autonome Systeme im ÖPNV entwickeln
- 4.1 Verkehrsströme optimieren
- 5.1 Mobilstationen aufbauen



### Unterziele

**A1** Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastung reduzieren

**B3** Effektive Vermarktung der Angebote des Umweltverbunds & bessere Vernetzung der Fuß- & Radwege

**C1** Mobilitätsanforderungen & -kompetenzen aller Personengruppen werden, insbesondere im Fußverkehr, berücksichtigt

**D1** (Über-)Regionale & innerkommunale Erreichbarkeit Bayreuths sichern

**D2** Liniennetz, Bedien- & Taktqualitäten optimieren & umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV vorantreiben

**E3** Multi- & intermodale Verknüpfungspunkte aufbauen

**F2** Die Stadtverwaltung entwickelt für alle Verkehrsmittel dezidierte Netze, die sich in Gestaltung & Priorisierung der Verkehrsmittel an den Oberzielen ausrichten

## 3.3 On-Demand-Dienste & autonome Systeme im ÖPNV entwickeln

<b>Handlungsfeld ÖPNV</b>	
<b>Priorisierung</b>	<span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #666666; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #666666; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span>
<b>Zeitrahmen</b>	<span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span>
<b>Kosten</b>	<span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #666666; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span>
<b>Akteure</b> Stadt und Landkreis Bayreuth, Stadtwerke Bayreuth	
<b>Umsetzungsaufwand</b>	<span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #00AEEF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px;"></span>
<b>Bausteine</b>	
• Durchführung einer Potenzialanalyse zur Identifizierung möglicher Bediengebiete	
• Erarbeitung von Ausschreibungsmodalitäten für einen Testbetrieb: z.B. autonome Fahrzeuge	
• Prüfung des Einsatzes autonomer Kleinbus-Zubringerverkehre	

### Beschreibung

In Bayreuth übernehmen die Stadtbuslinien die Feinerschließung des Stadtgebiets, während die Regionalbuslinien das Umland erschließen. Abends und nachts, vor allem am Wochenende, erfolgt die Bedienung in Teilen des Stadtgebiets und im Umland durch einen Rufbus (RBu) / Anruf-Sammeltaxi (AST). Dafür ist eine telefonische Anmeldung mindestens 30, teilweise 60 Minuten vor der Abfahrtszeit erforderlich.

On-Demand-Verkehr bezeichnet Mobilitätsangebote auf Bestellung, ähnlich wie beim AST, und wird in der Regel mit Pkw oder Kleinbussen betrieben. Die Abholung kann fahrplan- oder haltestellengebunden oder als Tür-zu-Tür-Bedienung erfolgen.

Ziel des Maßnahmenpakets ist es, durch flexible Mobilitätsangebote (On-Demand-Ridepooling-Angebot) Lücken im ÖPNV zu schließen, insbesondere die „erste und letzte Meile“ sowie in dünn besiedelten Räumen und zu schwachen Verkehrszeiten. Fahrgäste rufen das Fahrzeug telefonisch oder per Smartphone-App und geben ihr Ziel an. Ein Algorithmus berechnet die optimale Route. Der große Unterschied zum aktuellen AST ist die Abschaffung der vorgegebenen Abfahrtszeiten und die Umstellung auf flexible Bedienung. Wichtige Modernisierungsmaßnahmen des Rufangebots sind die komfortable Buchung und die Bereitstellung der Informationen.

Eine Erhöhung der Fahrten im ÖPNV bedeutet mehr Fahrpersonal, welches schwierig zu finden ist. Mit autonom fahrenden Fahrzeugen kann dieser Problematik begegnet werden. In diesem Konzept soll der Einsatz autonomer Kleinbus-Zubringerverkehre geprüft werden.

Neben der Neuanschaffung emissionsfreier autonomer Kleinbusse ist der Umstieg der Stadtbusse auf klimaneutrale Antriebe ein wichtiger Bestandteil der Verkehrswende.



### Unterziele

**A1** Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastung reduzieren

**B3** Effektive Vermarktung der Angebote des Umweltverbunds & bessere Vernetzung der Fuß- & Radwege

**C1** Mobilitätsanforderungen & -kompetenzen aller Personengruppen werden, insbesondere im Fußverkehr, berücksichtigt

**D1** (Über-)Regionale & innerkommunale Erreichbarkeit Bayreuths sichern

**D2** Liniennetz, Bedien- & Taktqualitäten optimieren & umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV vorantreiben

**E2** Digitalisierung der Mobilität mitgestalten

### Schnittstellen und Bezugspunkte

**3.2** Qualität im Bus- & Schienenverkehr sicherstellen & verbessern

**5.2** Digitalisierung mitdenken

**7.2** Innovative Strategien für eine nachhaltige Mobilitätskultur fördern



## 6.4 Handlungsfeld

## Motorisierter Verkehr

# Motorisierter Verkehr

Bayreuth ist insgesamt gut an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Viele der Wohngebiete sind bereits Teil der flächenhaften Verkehrsberuhigung. Allerdings sind nicht nur die Straßen des Vorrangstraßennetzes in ihrer Gestaltung funktional auf den Autoverkehr ausgerichtet. Dies führt zu einer Beeinträchtigung der städtebaulichen Qualitäten, zieht Trennwirkungen für Fuß- und Radverkehr nach sich und lässt entsprechende heutige Standards i.d.R. nicht zu. Die Möglichkeiten einer nahmobilitätsorientierten Straßenraumgestaltung hängt daher auch von Potenzialen ab, die Straßen vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Mit entsprechenden Entlastungen würde auch die Senkung von Lärm- und Luftschaadstoffemissionen einhergehen.

Ziel der Maßnahmen im Handlungsbereich des Kfz-Verkehrs ist daher eine Reduzierung des Aufkommens motorisierten Verkehrs, indem die Verhältnisse wichtiger Entscheidungs-

Faktoren zugunsten des Umweltverbunds verschoben werden. Dazu werden eine Flächenumverteilung und teilweise der Verzicht bzw. die Reduzierung des gewohnten Komforts für den Kfz-Verkehr erforderlich sein. Lange bestehende, aber nicht mehr verträgliche Gewohnheiten (z.B. beim Parken oder in der Verkehrsführung) müssen baulich, verkehrsordnerisch sowie kommunikativ aufgebrochen werden, um Raum für neue Möglichkeiten zu schaffen. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit erhalten bleiben, aber unabhängiger vom MIV werden.

Mit der Minimierung der negativen Effekte des motorisierten Verkehrs beschäftigen sich auch die Oberziele *Lebenswerte Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln, Effiziente Erreichbarkeit sichern & optimieren und Zukunftsorientierte Entwicklungen mitdenken.*

Auf Grundlage der Bestandsanalyse sowie der Ziele des Mobilitätskonzepts (Kapitel 5) wurden die nachfolgenden Maßnahmenpakete abgeleitet:

- 4.1 Verkehrsströme optimieren
- 4.2 Wirtschafts- & Lieferverkehr effizienter & sicherer gestalten
- 4.3 Parkraummanagement ausbauen
- 4.4 Sonderfahrzeuge & -parkplätze berücksichtigen

## 4.1 Verkehrsströme optimieren

**Handlungsfeld Motorisierter Verkehr**



**Priorisierung**

**Zeitrahmen**



**Kosten**



**Akteure** Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Straßenverkehrsamt

**Umsetzungsaufwand**



**Bausteine**

- Prüfung und Anpassung der Straßennetz-Hierarchie durch Umstufungen
- Klare Zuweisung von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren auf geeignete Achsen
- Installation digitaler Anzeigetafeln mit Echtzeit-Verkehrsinformationen und Umleitungsempfehlungen
- Optimierung der Lichtsignalanlagen-Schaltung
- Priorisierung von ÖPNV und Einsatzfahrzeugen (Verkehrsbeeinflussung durch ÖPNV-Beeinflussungsanlagen)

### Beschreibung

Mit den Bundesstraßen B2, B22 und B85 ist für das Bayreuther Stadtgebiet die Anbindung an bedeutsame regionale Achsen gegeben, die auch eine direkte Verbindung zu überregionalen Verkehrsachsen herstellen. Die angesprochenen Straßen sind allerdings nicht nur über das Stadtgebiet hinaus relevant, sondern auch innerhalb Bayreuths. Neben den drei angesprochenen Straßen bestehen innerhalb Bayreuths weitere Verkehrsachsen von hoher Bedeutung für den Bayreuther Verkehr. Dazu zählen beispielsweise der Nordring, der Wittelsbacherring sowie die Universitätsstraße.

Mit Blick auf das klassifizierte Straßennetz der Stadt Bayreuth wird deutlich, dass sich weite Teile der bestehenden Straßenstrukturen auf Bayreuther Stadtgebiet in kommunaler Baulast befinden. Darüber hinaus zeigt sich allerdings auch, dass sowohl innerstädtisch als auch auf Ortsdurchfahrten weiterhin zahlreiche Straßen bestehen, die dem sogenannten Vorbehaltensnetz zugeordnet sind. Das Vorbehaltensnetz beinhaltet einerseits Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie kommunale Hauptverkehrsstraßen und soll deren Bündelungsfunktion herausstellen.

Der Stadtkernring und die Nürnberger Straße verzeichnen in einzelnen Abschnitten ein hohes Verkehrsaufkommen, was teilweise zu Verkehrsüberlastungen führt. Zudem entstehen häufig Konflikte zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr. Eine Optimierung der Verkehrsströme soll sicherstellen, dass Durchgangsverkehre sowie Quell- und Zielverkehre auf leistungsfähigen Straßenzügen im Stadtkernbereich abgewickelt werden. Zusätzlich sorgt eine Optimierung der Lichtsignalanlagen-Schaltung im Stadtgebiet für eine Verbesserung des Verkehrsflusses. Ziel ist es, den Verkehr im Stadtgebiet leistungsfähig und stadtverträglich abwickeln zu können.



### Unterziele

**A1** Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastung reduzieren

**D1** (Über-) Regionale & innerkommunale Erreichbarkeit Bayreuths sichern

**F2** Die Stadtverwaltung entwickelt für alle Verkehrsmittel dedizierte Netze, die sich in Gestaltung & Priorisierung der Verkehrsmittel an den Oberzielen ausrichten

### Schnittstellen und Bezugspunkte

**3.2** Qualität im Bus- & Schienenverkehr sicherstellen & verbessern

**5.3** Straßenräume zu Gunsten des Umweltverbundes umgestalten

**6.1** Verkehrssicherheit von Kindern & Jugendlichen stärken

**6.4** Sichere Radverkehrsführung gewährleisten

## 4.1 Verkehrsströme optimieren

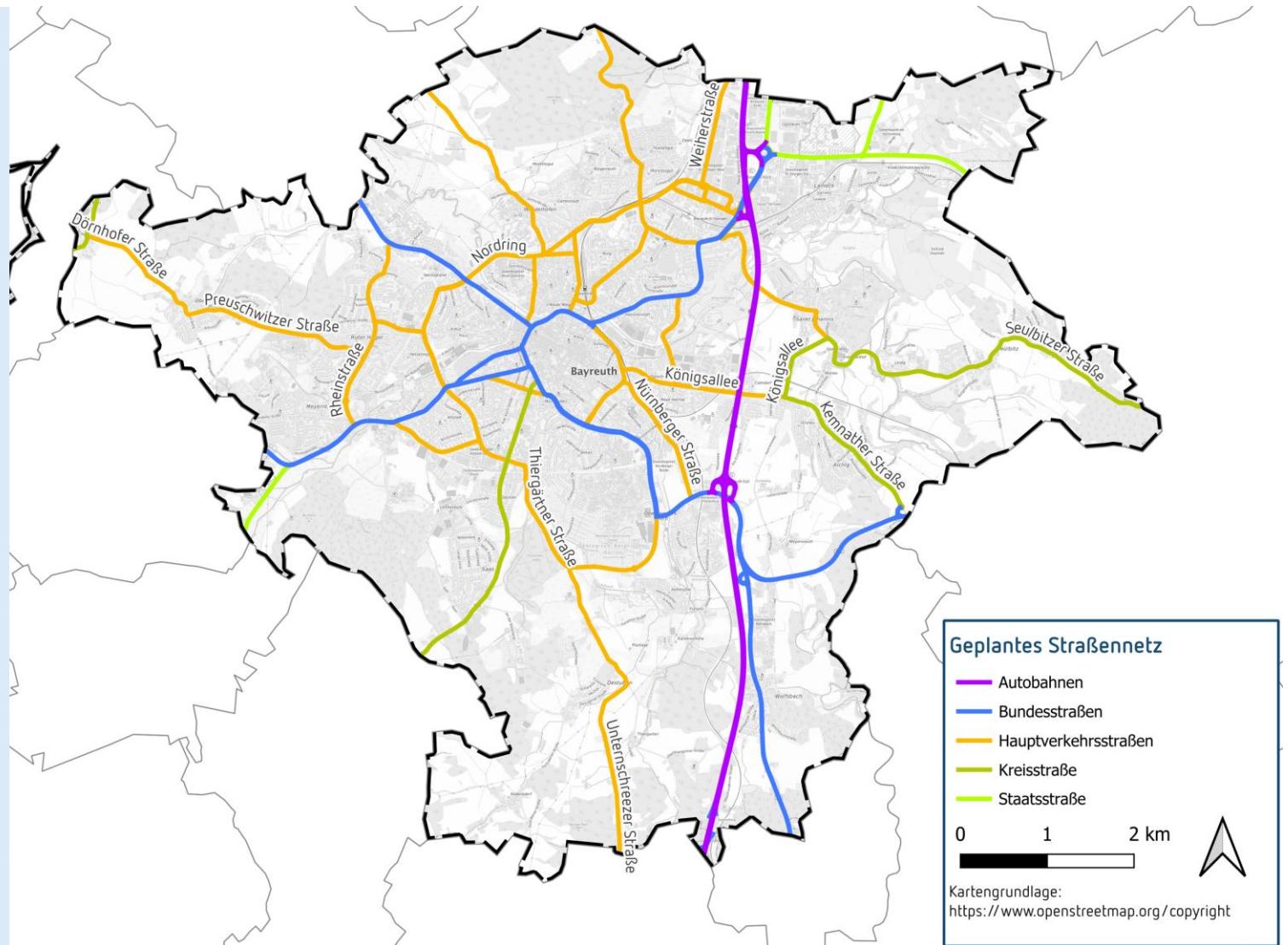
### Beschreibung

Die Stadt Bayreuth ist für die Planung und den Aus- bzw. Umbau eines Großteils der Straßen im Stadtgebiet verantwortlich. Der bestehende Verkehrsentwicklungsplan aus 2005 ist veraltet, das klassifizierte Straßennetz bietet allerdings eine planerische Grundlage, Straßen in ein übergeordnetes Netz und ein untergeordnetes Netz neu zu kategorisieren.

Die nachstehende Abbildung zeigt das Zielnetz für den Straßenverkehr. Dieses bildet aus heutiger Sicht eine tragfähige Grundlage für die künftige Verkehrslenkung im motorisierten Individualverkehr.

Entsprechend dem Leitbild "Sicher für die Menschen, gut für die Umwelt" für die Mobilität in Bayreuth wird dabei nicht von einem Bedarf an zusätzlichen großräumigen Straßenneubauten ausgegangen. Vielmehr soll der vorhandene Straßenraum durch gezielte Umverteilungen und funktionale Anpassungen so weiterentwickelt werden, dass er den unterschiedlichen verkehrlichen Anforderungen zukunftsfähig gerecht wird. Zur verbesserten Lenkung und Bündelung der Verkehrsströme im Stadtgebiet sollen gezielte Umstufungen von Straßen erfolgen. Dabei können Straßen übergeordneter Kategorie herabgestuft werden, sofern ihre überregionale Verbindungsfunktion entfallen ist. Gleichzeitig ist eine Hochstufung kommunaler Straßen zu Hauptverkehrsstraßen vorgesehen, wenn diese infolge gestiegener verkehrlicher Relevanz eine zentrale Erschließungs- oder Verbindungsfunktion übernommen haben. Im Zuge dieser Maßnahmen wird angestrebt, nachgeordnete Sammelstraßen von Durchgangsverkehren zu entlasten, indem ihre Funktion als Verbindungsachsen zurückgenommen wird. Die geplante funktionale Aufwertung ausgewählter Sammel- und Erschließungsstraßen soll eine leistungsfähige Bündelung und gezielte Führung des motorisierten Verkehrs innerhalb des städtischen Straßennetzes sicherstellen.

Ziel ist eine klare funktionale Differenzierung und eine bessere Steuerung des Verkehrs auf geeignete leistungsfähige Netzbuchten.



## 4.2 Wirtschafts- & Lieferverkehr effizienter & sicherer gestalten

### Handlungsfeld Motorisierter Verkehr

### Priorisierung



### Zeitrahmen



### Kosten



### Akteure

Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Straßenverkehrsamt, Wirtschaftsförderung

### Umsetzungsaufwand



### Bausteine

- Prüfung und Konzeptionierung eines Leitsystems für Schwerlastverkehr
- Prüfung und bei Bedarf Ausweisung von Liefer- und Ladezonen in Wohnquartieren
- Prüfung und Entwicklung von Standorten für die Abholung / Abgabe von Paketen, Lieferungen etc. in Wohnquartieren (Bündelung an zentralen, gut erreichbaren Standorten)

### Beschreibung

Die Bestandsanalyse zeigt, dass die Bayreuther Gewerbegebiete gut an das überregionale Straßennetz angebunden sind. Allerdings ist der Schwerlastverkehr insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit kritisch zu betrachten, da er häufig auf Straßen verkehrt, auf denen der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Der Lieferverkehr in der historischen Altstadt außerhalb der Sperrzeit (zw. 17 und 10 Uhr) kann zudem potenziell als störend wahrgenommen werden.

Ziel ist die Erarbeitung eines Zukunftsprogramms für die urbane Logistik in Bayreuth. Hierbei wird eine nachhaltige und verträgliche Ver- und Entsorgung der historischen Altstadt, einzelnen Wohngebieten und auch in den innenstadtnahen und verdichten Wohnquartieren anvisiert. Während in Gewerbegebieten und Einzelhandelsbereichen vor allem Unternehmen als Empfänger auftreten (B2B) sind dies in Wohngebieten vor allem Privatkundinnen (B2C). Neben Speditionen, welche vor allem den Einzelhandel und größere Unternehmen beliefern, steigt der Anteil der KEP-Dienstleister am Verkehrsgeschehen stark an. Ladezonen sind bereits am Rand der Fußgängerzone in der Innenstadt gekennzeichnet. Durch das steigende Paketaufkommen, insbesondere durch den Online-Handel, entstehen in engen Straßenräumen häufig Konflikte, da Fahrzeuge der diversen Logistikdienstleister keine legale Möglichkeit zum Halten finden und daher in zweiter Reihe halten. Störungen im Verkehrsfluss sowie sicherheitsrelevante Einschränkungen der Sicht sind die Folge. Gekennzeichnete Ladezonen sowie Paketstationen in Wohngebieten sind ein Lösungsansatz für eine effiziente und damit ressourcenschonende Auslieferung.

Das Schwerlastverkehrsleitsystem stellt sicher, dass Lastwagen und andere große Fahrzeuge bevorzugt auf geeignete, breitere Straßen geleitet werden. Dies reduziert nicht nur den Verkehr auf den anderen Straßenzügen, sondern trägt auch maßgeblich zur Sicherheit und zum Komfort von Radfahrern bei. Das Konzept verbessert die Effizienz des Gütertransports und stellt sicher, dass die Infrastruktur optimal genutzt wird, ohne dass die Bedürfnisse der anderen Verkehrsteilnehmer vernachlässigt werden.



### Unterziele

- A3 Stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs
- C2 Verkehrssicherheit insbesondere von Kindern, wird weiter erhöht, die Vision Zero verfolgt.
- D1 (Über-)Regionale & innerkommunale Erreichbarkeit Bayreuths sichern
- D3 Wirtschafts- & Lieferverkehr verträglich und effizient abwickeln

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 4.1 Verkehrsströme optimieren
- 4.3 Parkraummanagement ausbauen

### Sofortmaßnahme

- Installation von weiteren Paketstationen in Wohngebieten

## 4.3 Parkraummanagement ausbauen

**Handlungsfeld Motorisierter Verkehr**



**Priorisierung**

**Zeitrahmen**



**Kosten**



**Akteure** Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsamt, Stadtwerke, Private

**Umsetzungsaufwand**



**Bausteine**

- Ausarbeitung eines gesamtstädtischen Parkraumkonzeptes mit Fortschreibung der Bewohnerparkareale
- Konzentrierung des Straßenraumparkens in Parkbauten im Zentrum, vor allem am Stadt kernring
- Prüfung von möglichen Standorten für Quartiersgaragen, vor allem in stärker verdichteten Quartieren
- Abstimmung mit privaten Unternehmen zur Nutzung von Parkplätzen in Randzeiten

### Beschreibung

Im Stadtzentrum von Bayreuth gibt es über 6.000 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum sowie auf öffentlichen und privaten Parkplätzen (z.B. Parkplatz Rotmain-Center). Als Orientierungshilfe und Wegweiser dient ein Parkleitsystem, das die Autofahrenden zu den freien Parkplätzen führt. Die Parkraumerhebung zeigt, dass beispielsweise viele Parkplätze im nördlichen Innenstadtbereich aktuell noch unbewirtschaftet sind, diese sind besonders stark ausgelastet. Durch eine einheitliche Parkraummanagementstrategie ist es möglich diesen Parkraum möglichst effizient zu nutzen und den Parksuchverkehr zu minimieren.

Ziel einer Parkraummanagementstrategie ist es, Potenziale zu eröffnen, neben dem Stadtzentrum auch Stadtteile und Wohnquartiere einerseits verkehrlich zu entlasten und Freiräume zur Umgestaltung/Umnutzung zu gewinnen und andererseits ihre allgemeine Erreichbarkeit zu erhalten und zu stärken. Parkraumanalysen, die Angebot und Bedarf gegenüberstellen und Nutzergruppen identifizieren, bilden die Grundlage dieser Strategie. Auf dieser Basis können Maßnahmen zur besseren Nutzung der Parkmöglichkeiten und Anpassungen des Parkraumangebotes ergriffen werden. Bestandteile sind die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in Parkbauten, Maßnahmen beim Straßenraumparken, u.a. Anpassung der (zeitlichen/monetären) Bewirtschaftung, Modernisierung/Ausweitung des statischen und digitalen Parkleitsystems, Anpassungen/Ausweitung des Bewohnerparkens, Prüfung des Potenzials zur Einrichtung und der künftigen Nutzung von Quartiersgaragen, effiziente Flächennutzung (Fehlnutzung Garagen, Nacht/Wochenendnutzung von Parkflächen Supermarkt/Schulen/...).

Die Ordnung des ruhenden Verkehrs dient insbesondere auch der Freihaltung ausreichender Gehwegbreiten, erforderlicher Rettungswege, der Verkehrssicherheit und bspw. auch der Gewährleistung des reibungslosen Busverkehrs. Für den jeweiligen Einzelfall sind Markierungen und bauliche Gestaltungen abzuwägen.



### Unterziele

- A3** Stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs  
**C1** Mobilitätsanforderungen & -kompetenzen aller Personengruppen werden, insbesondere im Fußverkehr, berücksichtigt  
**D1** (Über-)Regionale und innerkommunale Erreichbarkeit Bayreuths sichern

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.3** Klimaresiliente Aufenthaltsqualität fördern  
**2.3** Radabstellanlagen optimieren  
**4.2** Wirtschafts- & Lieferverkehr effizienter & sicherer gestalten  
**4.4** Sonderfahrzeuge & -parkplätze berücksichtigen  
**5.2** Digitalisierung mitdenken  
**6.1** Verkehrssicherheit von Kindern & Jugendlichen stärken

### Sofortmaßnahme

- Ausschreibung eines gesamtstädtischen/ teilaräumigen Parkraumkonzeptes

## 4.4 Sonderfahrzeuge & -parkplätze berücksichtigen

### Handlungsfeld Motorisierter Verkehr

### Priorisierung



### Zeitrahmen



### Kosten



### Akteure

Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsamt, Stadtwerke, Private

### Umsetzungsaufwand



### Bausteine

- Detailprüfung und Ausbau von weiteren Potenzial-Standorten für Carsharing-Parkplätze
- Detailprüfung und Ausbau von weiteren Potenzial-Standorten für E-Ladeinfrastruktur
- Detailprüfung und Ausbau von weiteren potenziellen Behindertenparkplätzen

**Sofortmaßnahme:** Prüfen, ob die Stadt Ankermieter der Carsharing-Angebote werden kann

### Beschreibung

Die Ausweisung von Parkplätzen für Sonderfahrzeuge ist ein integraler Bestandteil einer zukunftsorientierten Stadtplanung. Ziel ist die Förderung von Nachhaltigkeit und Inklusion.

Die Etablierung von Carsharing ist eine wichtige Maßnahme, um die Abhängigkeit vom privaten Pkw zu verringern und ermöglicht es, das eigene Auto abzuschaffen. In Bayreuth gibt es derzeit zwei Anbieter mit neun Fahrzeugen an sechs Standorten, welche sich im Bayreuther Stadtgebiet verteilen. Das Angebot erfolgt privatwirtschaftlich, Kommunen können jedoch Anreize setzen, beispielsweise durch die Ausweisung von Carsharing-Parkplätzen oder die Vermittlung und Aktivierung von Ankermietern (Stadtverwaltung selbst, große Unternehmen). Potenziale des Carsharings können auch insbesondere im Zusammenhang mit größeren Wohnungsbauvorhaben oder Siedlungsprojekten betrachtet werden. Gemeinsam mit Wohnungsbaugesellschaften (z.B. GBW Bayreuth, GEWOG) können Carsharingangebote für Mieterinnen und Mieter angeboten werden.

Ein weiterer Schwerpunkt ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Aktuell gibt es in Bayreuth über 120 öffentliche und halböffentliche Ladepunkte, überwiegend beträgt die Ladeleistung (an 83 Ladestellen) 22 kW. Diese befinden sich zum größten Teil im zentralen Stadtgebiet, nur vereinzelt gibt es Ladepunkte in Wohngebieten. Strategisch platzierte Parkplätze mit Ladesäulen in Wohngebieten, an Arbeitsplätzen und öffentlichen Einrichtungen erhöhen die Akzeptanz von Elektroautos. Auch die Bereitstellung von Elektro-Carsharing-Fahrzeugen ist wichtig, um die Nutzung dieser Ladeinfrastruktur zu unterstützen.

Des Weiteren sollte die Norm DIN 18040-3 zur Bereitstellung von Behindertenparkplätzen (3% der Gesamtparkplätze) berücksichtigt werden, um die Mobilität und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen zu gewährleisten.



### Unterziele

A1 Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastung reduzieren

A3 Stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs

B3 Effektive Vermarktung der Angebote des Umweltverbunds & bessere Vernetzung der Fuß- und Radwege

C1 Mobilitätsanforderungen & -kompetenzen aller Personengruppen werden, insbesondere im Fußverkehr, berücksichtigt

E1 Gute Voraussetzungen für die Marktdurchdringung der E-Mobilität schaffen (Kfz, Fahrrad, Roller)

E2 Digitalisierung der Mobilität mitgestalten

E3 Multi- und intermodale Verknüpfungspunkte aufbauen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

1.2 Barrierefreien öffentlichen Raum gewährleisten

4.3 Parkraummanagement ausbauen

5.2 Digitalisierung mitdenken

7.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement unterstützen



## 6.5 Handlungsfeld Intermodale Schnittstellen

# Handlungsfelder & Maßnahmenpakete

## Intermodale Schnittstellen

In Deutschland nehmen Aspekte der Mobilitätswende und somit der alternativen Mobilitätsmöglichkeiten einen wachsenden Stellenwert ein, auch wenn der private Pkw-Besitz weiter zunimmt. Dennoch verhalten sich immer mehr Menschen multi- oder intermodal, indem sie beispielsweise mal mit dem Fahrrad, mal mit Bus und Bahn oder mal mit Sharingfahrzeugen (Pkw, Fahrrad, E-Tretroller) unterwegs sind.

Nach einschlägiger Fachliteratur und nach Einschätzung des Gutachterbüros gehören neben dem ÖPNV, dem Fuß- und Radverkehr auch innovative (Sharing-)Angebote sowie OnDemand-Verkehr zum Umweltverbund. Zur Gestaltung einer inter- und multimodalen Mobilitätskultur in Bayreuth muss sich das Angebot an Mobilitätsoptionen verbessern und der öffentliche Verkehr muss noch stärker im Verbund mit den genannten Mobilitätsoptionen organisiert werden. Sowohl durch Maßnahmen in der Infrastruktur als auch bei

der Verknüpfung der verschiedenen Angebote untereinander sowie einer gemeinsamen Vermarktung besteht ein Verlagerungspotenzial zugunsten der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote.

Die Oberziele *Lebenswerte Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln, Klimaschützende Alternativen schaffen und ausbauen und Zukunftsorientierte Entwicklungen mitdenken* berücksichtigen das Thema der Intermodalität. Zur Stärkung der intermodalen Schnittstellen in Bayreuth sollen zukünftig folgende Maßnahmenpakete dienen:

- 5.1 Mobilstationen aufbauen
- 5.2 Digitalisierung mitdenken
- 5.3 Straßenräume zu Gunsten des Umweltverbunds umgestalten



## 5.1 Mobilstationen aufbauen

### Handlungsfeld Intermodale Schnittstellen

### Priorisierung



### Zeitrahmen



### Kosten



**Akteure** Stadt Bayreuth, Stadtplanungsamt, Stabsstelle Strukturentwicklung, Stadtwerke Bayreuth, weitere Mobilitätsanbieter, Private

### Umsetzungsaufwand



### Bausteine

- Prüfung von potenziellen Standorten für Mobilstationen
- Eingruppierung der identifizierten Mobilstationen in Zonen und Größen
- Erstellung einer Priorisierungsliste
- Ausbau der Standorte und regelmäßige Prüfung weiterer Standortpotenziale

**Sofortmaßnahme:** Service- und Mobilitätsangebote wie z. B. sichere und überdachte Radabstellanlagen ausweiten (Kapitel 6.2.3)

### Beschreibung

Die Verknüpfung von Verkehrsmitteln ist insbesondere in Städten und Regionen mit starken Pendlerverflechtungen ein bedeutendes Thema. Mehr und mehr Menschen sind in ihrer alltäglichen Mobilität multi- bzw. intermodal (unterschiedliche Verkehrsmittel im Wochenverlauf bzw. auf einem Weg) unterwegs. Diesen Trend kann die Mobilitätsplanung unterstützen, indem Mobilstationen im Stadtgebiet errichtet werden, an denen verschiedene Mobilitätsangebote gebündelt sind. Durch die attraktive und einladende Gestaltung der Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten des Umweltverbunds gewinnt dieser insgesamt und der ÖPNV im speziellen an Bedeutung.

Aktuell gibt es noch keine als solche bezeichnete Mobilstationen im Bayreuther Stadtgebiet, wenngleich am Hauptbahnhof und an der ZOH verschiedene Verkehrsangebote vorhanden sind und ein Wechsel zwischen Verkehrsarten auf engem Raum damit dort auch schon heute möglich ist. Ein stadtweites Netz solcher Mobilstationen an den Bahnhaltepunkten, wichtigen Haltestellen und in den Wohnquartieren ist ein wichtiger Baustein für eine nahtlose Mobilität auch ohne eigenen Pkw. Je nach Lage und Anforderungen sollten für die Mobilstationen unterschiedliche Ausstattungen vorgesehen (z.B. S, M, L, XL) und Umfänge berücksichtigt werden.

Mobilstationen bzw. Mobilpunkte sollten sich im Regelfall aus folgenden Bestandteilen zusammensetzen, die jedoch nicht immer alle zwingend vorhanden sein müssen: Carsharing-Angebot, Lastenradsharing-Angebot, Bikesharing-Angebot, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder, E-Roller und E-Scooter, ÖPNV-Zugang, ggf. weitere Service- und Mobilitätsangebote (z.B. Taxistand, Paketstation). Daher sind zunächst Orte für Mobilstationen zu identifizieren und anschließend zu priorisieren. Wichtig für die Umsetzung ist, dass die Bündelung der Mobilitätsangebote an einem Standort auch kenntlich gemacht wird, z.B. durch eine Abgrenzung der Fläche oder durch ein auffälliges Corporate Design, das für Wiedererkennung sorgt.



### Zielbezug

### Unterziele

- A2** Umgestaltung von Plätzen & Straßenräumen zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Umweltverbundes & der Klimaanpassung
- B3** Effektive Vermarktung der Angebote des Umweltverbunds & bessere Vernetzung der Fuß- und Radwege
- D1** (Über-)Regionale & innerkommunale Erreichbarkeit Bayreuths sichern
- E2** Digitalisierung der Mobilität mitgestalten
- E3** Multi- & intermodale Verknüpfungspunkte aufbauen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.3** Klimaresiliente Aufenthaltsqualität fördern
- 2.3** Radabstellanlagen optimieren
- 2.4** Eingehende Prüfung zur möglichen Einführung eines stationsbasierten Fahrradverleihsystems
- 3.1** Ansprechende & barrierefreie Haltestellen gestalten
- 4.4** Sonderfahrzeuge & -parkplätze berücksichtigen
- 4.3** Parkraummanagement ausbauen
- 5.2** Digitalisierung mitdenken

## 5.2 Digitalisierung mitdenken

**Handlungsfeld** Intermodale Schnittstellen



**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

**Kosten**

**Akteure** Stadt Bayreuth, Verkehrsunternehmen, VGN

**Umsetzungsaufwand**

**Bausteine**

- Sichtbarmachung verkehrlicher Themen durch den Aufbau einer kommunalen Mobilitäts-App
- Implementierung der bereits auf der kommunalen Webseite angesiedelten verkehrlichen Themen
- Aufbau einer geeigneten digitalen Kartengrundlage zur Einbindung der Bayreuther Mobilitätsangebote
- Laufende Betreuung und Aktualisierung der App
- Kooperation mit Gamification-Anbietern

**Sofortmaßnahme:** Einführung von Gamification-Elementen, z.B. DB Rad+ App

### Beschreibung

Die Digitalisierung bietet große Potenziale, um bestehende Mobilitätsangebote nutzerfreundlicher, transparenter und effizienter zu gestalten. Bereits heute existieren in Bayreuth digitale Services, die den Zugang zu Mobilität erleichtern – wie beispielsweise der Mängelmelder oder das Beteiligungstool RADar!. Diese Angebote sollen gezielt weiterentwickelt und sinnvoll miteinander verknüpft werden. Gleichzeitig gilt es, neue digital-basierte Services vor Ort zu etablieren, die das Mobilitätsverhalten nachhaltig positiv beeinflussen. Dazu zählen etwa interaktive Informationsformate oder spielerische Anreize zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Gamification).

Eine wichtige Ergänzung ist die Einführung einer Mobilitätsflatrate. Mit dieser können ÖPNV, Leihräder und Carsharing zu einem monatlichen Fixpreis je nach Fahrtzweck beliebig genutzt werden, was die Flexibilität und Attraktivität nachhaltiger Mobilitätsoptionen erhöht.

Zur Vernetzung von Mobilitätsangeboten kann ein digitales Mobilitätsportal – wie es der VGN bereits anbietet – als zentrales Steuerungselement beitragen. Die Stadt Bayreuth sollte sich dabei aktiv in die Weiterentwicklung durch den VGN einbringen. Es bietet einen Überblick über alle in Bayreuth verfügbaren Mobilitätsangebote, Verkehrsinformationen, Neuigkeiten und Beteiligungsmöglichkeiten. Öffentliche Mobilitätsangebote sollten mit wenigen Klicks buchbar sein, idealerweise durch direkte Integration oder Weiterleitung zu den Anbietern. Weitere Mobilitätsinformationen wie Geschwindigkeitsregelungen, Parkmöglichkeiten, E-Ladestationen und Baustelleninformationen können in Echt-Zeit ebenfalls hinzugefügt werden.

Es ist zu prüfen, ob eine Integration in die bestehende Bayreuth-App sinnvoll ist oder ob eine eigene App entwickelt werden sollte, was jedoch höhere Investitionen und Betriebskosten verursachen würde. Eine zentrale Lösung erhöht die Nutzerfreundlichkeit und Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger.



### Unterziele

**B2** Schulen, Freizeiteinrichtungen, Behörden & Unternehmen im Bereich des Mobilitätsmanagements unterstützen

**B3** Effektive Vermarktung der Angebote des Umweltverbunds & bessere Vernetzung der Fuß- & Radwege

**E1** Gute Voraussetzung für die Marktdurchdringung der E-Mobilität schaffen (Kfz, Fahrrad, Roller)

**E2** Digitalisierung der Mobilität mitgestalten

**E3** Multi- & intermodale Verknüpfungspunkte aufbauen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

**2.4** Eingehende Prüfung zur möglichen Einführung eines stationsbasierten Fahrradverleihsystems

**3.3** On-Demand-Dienste & autonome Systeme im ÖPNV entwickeln

**4.3** Parkraummanagement ausbauen

**4.4** Sonderfahrzeuge & -parkplätze berücksichtigen

**5.1** Mobilstationen aufbauen

**7.1** Betriebliches Mobilitätsmanagement unterstützen

**7.2** Innovative Strategien für eine nachhaltige Mobilitätskultur fördern

## 5.3 Straßenräume zu Gunsten des Umweltverbunds umgestalten

### Handlungsfeld Intermodale Schnittstellen

### Priorisierung



### Zeitrahmen



### Kosten



### Akteure

Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Straßenverkehrsamt, Amt für Städtebauförderung

### Umsetzungsaufwand



### Bausteine

- Umweltfreundliche Materialien und Oberflächen bei Neu- & Umbau verwenden
- Bei zukünftigen Planungen Angaben der E Klima 2022 beachten (30:40:30)
- Einteilung des Straßenraums im gesamten Stadtgebiet in Zonen und Straßentypen

### Sofortmaßnahme:

Pop-Up Maßnahmen zur Neuverteilung des Straßenraums in den Quartieren

### Beschreibung

Bei der Gestaltung und Ausstattung des Straßenraums gibt es viele unterschiedliche Aspekte zu berücksichtigen, um eine nachhaltige, sichere und effiziente Nutzung des öffentlichen Raums zu gewährleisten. Der Straßenraum in Bayreuth ist größtenteils funktional und an vielen Stellen im Stadtgebiet auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Im Idealfall beträgt die Aufteilung der Straßenquerschnitte 30:40:30 (Seitenraum: Fahrbahn: Seitenraum).

In der Realität zeigen sich jedoch deutliche Abweichungen: So weisen einige Straßen eine Verteilung von rund 15:70:15 auf, wodurch sich Fuß- und Radverkehr häufig einen schmalen Seitenraum teilen müssen. Ein gut gestalteter Straßenraum ist besonders als Schnittstelle zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln entscheidend. Um die Intermodalität zu fördern, muss der Straßenraum entsprechend gestaltet sein. Ein weiterer wichtiger Aspekt der Straßenraumgestaltung ist das Material und die Oberflächengestaltung. Auch die Barrierefreiheit, die Gestaltung von Gehwegen und Querungen sowie die Vermeidung von Hindernissen ist zu beachten. Das Kopfsteinpflaster in der Innenstadt, welches durch tiefe Fugen gekennzeichnet ist, erschwert das Queren für zu Fuß Gehende mit Rollstuhl und Rollator erheblich und mindert den Fahrkomfort mit dem Fahrrad.

Bei der Planung der Straßenraumaufteilung sind zudem die Vorgaben der E Klima 2022 zu beachten:

„Beim Entwurf von Straßen wird in folgender Reihenfolge geplant: Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, fließender MIV, ruhender MIV. Die Regelmaße für Fuß- und Radverkehrsanlagen sind Mindestwerte, die Anlagen sind möglichst breiter zu wählen.“

Je nach Zone und Straßentyp (z.B. Wohngebiete, Geschäftsstraßen, Industriegebiete) gelten unterschiedliche Anforderungen an die Gestaltung des Straßenraums. Diese müssen so umgesetzt werden, dass die jeweilige Verkehrsfunktion sowie geltende Regelungen (z.B. Tempo-30-Zonen) für alle Verkehrsteilnehmenden klar erkennbar und intuitiv verständlich sind.



### Zielbezug

### Unterziele

**A2** Umgestaltung von Plätzen & Straßenräumen zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Umweltverbundes & der Klimaanpassung

**B1** Fuß- & Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradtypen / Nutzergruppen optimieren & ausbauen

**C1** Mobilitätsanforderungen & -kompetenzen aller Personengruppen werden, insbesondere im Fußverkehr, berücksichtigt

**D1** (Über-)Regionale & innerkommunale Erreichbarkeit Bayreuths sichern

### Schnittstellen und Bezugspunkte

**1.1** Attraktive & sichere Fußwege in die Innenstadt schaffen

**1.2** Barrierefreien öffentlichen Raum gewährleisten

**1.3** Klimaresiliente Aufenthaltsqualität fördern

**2.1** Radverkehrskonzepte aktualisieren & umsetzen

**2.2** Fahrradstraßen ausweisen & gestalten

**4.1** Verkehrsströme optimieren

**6.2** Verkehrsberuhigung fördern & organisieren

**6.4** Sichere Radverkehrsführung gewährleisten

**6.5** Das Quartier Neuer Weg zum Super Block umwandeln

## 6.6 Handlungsfeld Verkehrssicherheit



# Verkehrssicherheit

Wie bereits anhand des Leitbildes „Mobilität in Bayreuth: sicher für die Menschen, gut für die Umwelt“ ersichtlich wird, ist das Thema Verkehrssicherheit ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätskonzepts der Stadt Bayreuth. Die Oberziele *Lebenswerte Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln, Klimaschützende Alternativen schaffen und ausbauen und Sichere Teilhabe für Alle ermöglichen* spiegeln die essenzielle Rolle der Verkehrssicherheit in dem Mobilitätskonzept wider.

Die Sicherheit im Verkehr wird vorwiegend durch das Verkehrsverhalten sowie durch die Infrastruktur determiniert. Auf beide Faktoren kann die Stadt Bayreuth weiterhin sowie auch verstärkt Einfluss nehmen und so vor allem besonders schutzbedürftigen Personengruppen (Kinder, ältere Menschen, Mobilitätsbeeinträchtigte, etc.) eine lebenswerte und sichere Mobilität bieten. Dabei stehen die Prämissen Sicherheit vor der Leistungsfähigkeit der

Verkehrswege, Planungsausrichtung am schwächsten Verkehrsteilnehmenden und keine Toleranz von gefährdendem Verkehrsverhalten im Vordergrund.

Im Fokus der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit stehen objektive und subjektive Sicherheit. Objektive Sicherheit und Vision Zero: ein Ziel, das auch das Land Bayern verfolgt, sieht vor, dass Verkehrswege und Verkehrsmittel so gestaltet werden, dass es perspektivisch keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt. Diese Zahlen können jährlich geprüft werden und messen objektiv die Veränderungen in der Verkehrssicherheit der Stadt. Subjektive Sicherheit und Rücksichtnahme im Verkehr lassen sich schwerer messen, sind jedoch zentral für ein sicheres Miteinander im Verkehr und die Mobilitätsteilhabe für alle. Ziel ist, dass jede Person jeden Tag im Jahr zu jeder Uhrzeit selbstständig mobil sein kann.

Auf Grundlage der Bestandsanalyse (Kapitel 4) sowie der Ziele des Mobilitätskonzepts (Kapitel 5) wurden die nachfolgenden Maßnahmen abgeleitet:

- 6.1 Verkehrssicherheit von Kindern & Jugendlichen stärken
- 6.2 Verkehrsberuhigung fördern & organisieren
- 6.3 Sichere Querungen für den Fußverkehr schaffen
- 6.4 Sichere Radverkehrsführung gewährleisten
- 6.5 Das Quartier Neuer Weg zum Super Block umwandeln

## 6.1 Verkehrssicherheit von Kindern & Jugendlichen stärken

**Handlungsfeld** Verkehrssicherheit



**Priorisierung**

**Zeitrahmen**



**Kosten**



**Akteure** Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsamt, Tiefbauamt

**Umsetzungsaufwand**



**Bausteine**

- Schulwegepläne aktualisieren
- Fuß- und Radschulwegepläne für alle weiterführenden Schulen erstellen
- Elternhaltestellen an allen Grund- und weiterführenden Schulen installieren
- Einrichtung von Schulstraßen prüfen
- Bewegungsanimierende Elemente einsetzen
- Walking-Bus-System
- Sichere Haltestellenumfelder schaffen

### Beschreibung

Der Kinderunfallatlas zeigt für die Stadt Bayreuth eine der höchsten Verunglücktenbelastung und Verunglücktenrate für Kinder (0-14 Jahre) im Fuß- und Radverkehr (2015-2019). Im Vergleich zum vorherigen Erhebungszeitraum (2006-2010) hat die Verunglücktenbelastung bei Kindern insbesondere im Fußverkehr (+53%) stark zugenommen. Daher ist es besonders wichtig, die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen zu stärken.

Alle Grundschulen in Bayreuth haben Schulwegepläne für den Fußverkehr. Neun von elf Schulwegeplänen sind allerdings auf dem Stand von 2017 und sind daher zu aktualisieren. Des Weiteren sind Fuß- und Radschulwegepläne für alle weiterführenden Schulen anzulegen. Die Schulwegepläne sind alle 5 Jahre zu aktualisieren. Bei Bedarf sind bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorzunehmen. Offizielle Schulwege sollen einheitlich und pflegeleicht gestaltet werden, etwa mit farblichen Markierungen oder Piktogrammen auf wichtigen Abschnitten wie zwischen Haltestellen und Elterntaxi-Haltepunkten. Bewegungsanimierende Elemente wie kleine Hüpfspiele oder Balancierbalken können die Schulwege für Kinder interessanter werden lassen und einen Anreiz setzen den Schulweg zu Fuß zurückzulegen. Ein weiterer Baustein für sichere Schulwege ist die Einführung eines Walking-Bus-Systems. Auf festen Routen mit Haltestellen werden mehrere Kinder von einem Elternteil auf dem Weg zur Schule begleitet. Darüber hinaus sind für alle Grund- und weiterführenden Schulen Elternhaltestellen einzurichten, um das direkte Schulumfeld sicherer zu gestalten.

Zusätzlich kann die Einrichtung von Schulstraßen geprüft werden. Aufgrund der hohen Anzahl an einpendelnden Schulkindern sind die Haltestellenumfelder sowie die Wege zur Schule auf ihre Verkehrssicherheit zu prüfen und ggf. bauliche Anpassungen vorzunehmen. Ziel ist es, neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen auch die Bring- und Holverkehre auf den Schulwegen zu reduzieren.

**Sofortmaßnahme:** Drei Schulwegepläne in den kommenden 12 Monaten prüfen und ggf. aktualisieren



### Unterziele

**A2** Umgestaltung von Plätzen & Straßenräumen zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Umweltverbundes & der Klimaanpassung

**A3** Stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs  
**B1** Fuß- & Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradtypen/Nutzergruppen optimieren & ausbauen

**B2** Schulen, Freizeiteinrichtungen, Behörden & Unternehmen im Bereich des Mobilitätsmanagements unterstützen

**C1** Mobilitätsanforderungen & -kompetenzen aller Personengruppen werden, insbesondere im Fußverkehr, berücksichtigt

**C2** Die Verkehrssicherheit, insbesondere von Kindern, wird weiter erhöht, die Vision Zero verfolgt  
**F3** Die Idee der Stadt der kurzen Wege wird bei Planung und Einzelmaßnahmen umgesetzt

### Schnittstellen und Bezugspunkte

1.1 2.1 2.2 3.1 4.3 5.3 6.2 6.3 6.4 6.5 7.1

## 6.2 Verkehrsberuhigung fördern & organisieren

**Handlungsfeld** Verkehrssicherheit

**Priorisierung**



**Zeitrahmen**



**Kosten**



**Akteure** Straßenverkehrsamt, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt

**Umsetzungsaufwand**



### Bausteine

- Vollständige Nutzung der Möglichkeit zur Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit vor sensiblen Einrichtungen (z.B. Grundschulen/ KiTas)
- Konsequente Nutzung der Beschränkungsmöglichkeiten außerhalb des Hauptstraßennetzes sowie entsprechende bauliche Gestaltung der Straßen für eine effektive Verkehrsberuhigung
- Sukzessive Verkehrsberuhigung der Bayreuther Innenstadt

### Beschreibung

Die Kfz-Geschwindigkeit hat einen erheblichen Einfluss sowohl auf die Unfallhäufigkeit als auch die Unfallschwere. Brems- und Reaktionswege werden durch niedrigere Geschwindigkeiten verkürzt und Unfallfolgen können stark reduziert werden. Das Risiko, dass zu Fuß Gehende bei einem Unfall schwere Verletzungen davontragen, sinkt bei einer Geschwindigkeit von 30km/h gegenüber 50km/h um ein Viertel (Tefft 2011). Neben einem Anstieg der Verkehrssicherheit geht mit der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit eine Qualitätsverbesserung für den Radverkehr sowie eine Verringerung der Lärm- und Abgasemissionen einher, was sich positiv auf die Aufenthaltsqualität auswirkt.

In den Wohngebieten und den Nebenstraßen Bayreuths sind nahezu flächendeckend Tempo-30-Zonen, Tempo-30-Streckenabschnitte oder verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet, vereinzelt sind auch Fahrradstraßen angelegt. Allerdings kann in einigen Straßenabschnitten eine gestalterische Verkehrsberuhigung notwendig sein, um für eine Einhaltung des Tempolimits zu sorgen.

Der Handlungsspielraum zur Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit vor sensiblen Einrichtungen (Krankenhäuser, Schulen, KiTas, Seniorenheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderung u. a.) auf den Hauptverkehrsstraßen Bayreuths hat sich durch die StVO-Novelle 2024 (§ 45 Absatz 9 Satz 6 StVO) deutlich erweitert und sollte ausgenutzt werden. Diese ermöglicht es Kommunen nun ausdrücklich auch ohne den Nachweis einer konkreten Gefahrenlage Tempo 30 anzugeben (§ 45 Abs. 1c StVO). Im Einzelfall sind begleitende Maßnahmen zu treffen, um Schleichverkehre im Nebenstraßennetz zu vermeiden. Die Reduzierung der Geschwindigkeit ist somit nicht mehr nur im Ausnahmefall zulässig.

### Sofortmaßnahme

- Prüfung einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung an sensiblen Einrichtungen (z.B. Grundschulen, KiTas, Einrichtungen für Menschen mit Behinderung)



### Unterziele

**A1** Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastung reduzieren

**B1** Fuß- & Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradtypen/ Nutzergruppen optimieren & ausbauen

**C2** Die Verkehrssicherheit, insbesondere von Kindern, wird weiter erhöht, die Vision Zero verfolgt

**C3** Entwicklung einer Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme

### Schnittstellen und Bezugspunkte

1.3 Klimaresiliente Aufenthaltsqualität fördern

2.1 Radverkehrskonzepte aktualisieren & umsetzen

2.2 Fahrradstraßen ausweisen & gestalten

4.3 Parkraummanagement ausbauen

5.3 Straßenräume zu Gunsten des Umweltbundes umgestalten

6.3 Sichere Querungen für den Fußverkehr schaffen

6.4 Sichere Radverkehrsführung gewährleisten

6.5 Das Quartier Neuer Weg zum Super Block umwandeln

## 6.2 Verkehrsberuhigung fördern & organisieren

### Beschreibung

In Gebieten mit hohem Fußverkehrsaufkommen, die von einer Nutzungsvielfalt geprägt sind und daher einen erhöhten Bedarf an Querungen aufweisen, sollten Maßnahmen zur Temporeduzierung sowie der Einsatz geschwindigkeitsreduzierender Elemente (Spurreduzierung, Verschwenkungen, Einengungen, Hindernisse) geprüft werden. Um keine negativen Auswirkungen auf die Fahrpläne, Umsteigebeziehungen sowie Betriebskosten zu haben, müssen Geschwindigkeitsreduzierungen auf den ÖPNV, insbesondere mit den Verkehrsunternehmen, abgestimmt und abgewogen werden.

Das historische Zentrum Bayreuths bietet mit vielen Aufenthaltsqualitäten (z.B. Hofgarten, Maximilianstraße) grundlegend eine hohe Attraktivität. Dennoch wird die Attraktivität der Innenstadt durch unterschiedliche Verkehrsbelastungen eingeschränkt.

Basierend auf der Idee einer autoarmen Innenstadt, sind Vorschläge zu entwickeln und in die öffentliche sowie politische Diskussion einzubringen. Diese sollen dazu beitragen, die Innenstadt von Bayreuth für die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes langfristig zu stärken. Die verschiedenen Verkehrsraumtypen in der Innenstadt sollen klar strukturiert werden. Dabei ist vorgesehen, dass die Verkehrsmittel Rad, MIV und ÖPNV, sofern möglich, durch eine verträgliche Straßenraumgestaltung vom Fußverkehr getrennt oder gemeinsam so geführt werden, dass die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Die unterschiedlichen Ansätze sind durch sukzessive Prüfung, Durchführung von Verkehrstests, Reallaboren oder Beteiligung der Öffentlichkeit auf ihre Eignung zu beurteilen. Dazu gehören die Einrichtung von Fahrradzonen, verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche, Ausweitungsoptionen der Fußgängerzone sowie die Sperrung von Straßen für den Kfz-Verkehr.

### Verkehrsberuhigte Innenstadt

Die Konzeptionierung der Straßen in der Innenstadt wurde sorgfältig geplant, um verschiedene Verkehrsformen zu integrieren und den Bedürfnissen der Einwohnenden sowie der Geschäftsbetreibenden gerecht zu werden. Es sollte darüber hinaus für Nutzende leicht verständlich sein. Drei verschiedene Verkehrsraumtypen stehen dabei im Fokus:

- **Fußgängerzone:** Diese Zone ist vollständig dem Fußgängerverkehr vorbehalten. Hier können sich die Menschen frei und sicher bewegen, ohne durch motorisierten Verkehr gestört zu werden. Ausnahmen herrschen für den bestehenden und zukünftig notwendigen Bus- und Radverkehr sowie dem Kfz- und Wirtschaftsverkehr. Dieser darf lediglich die Fußgängerzone nutzen, um die Parkhäuser zu erreichen.
- **Fahrradzone:** Um den Radverkehr zu fördern und sicherer zu gestalten, wurden spezielle Fahrradzonen eingerichtet. Diese Bereiche dürfen nur von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen befahren werden. Sie können auch für Kfz freigegeben werden, dürfen den Radverkehr allerdings weder behindern noch gefährden.
- **Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich:** In diesen Bereichen wird der Kfz-Verkehr verlangsamt, um eine höhere Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Dies ermöglicht es den zu Fuß Gehenden, sich sicher und entspannt in den Geschäftsbereichen zu bewegen.

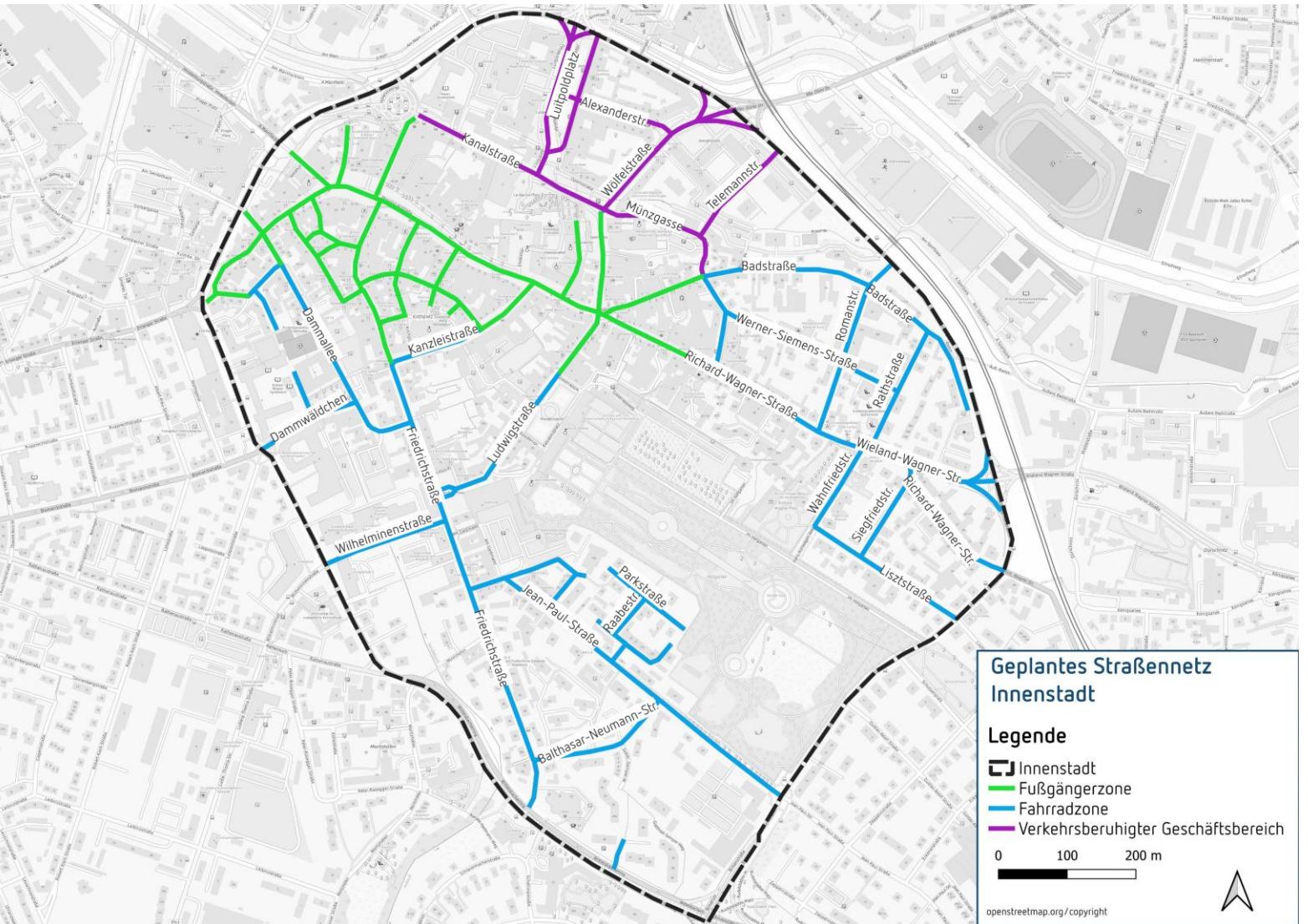
## 6.2 Verkehrsberuhigung fördern & organisieren

### Beschreibung

Eine empfohlene Maßnahme ist die Einführung von spezifischen Zonen: Eine Fußgängerzone, zwei Fahrradzonen und ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich. Durch diese Aufteilung der räumlichen Bereiche entsteht eine übersichtlichere und klar strukturierte Umgebung. Dadurch wird deutlich erkennbar, in welcher Zone man sich befindet und welche Verkehrsregelungen gelten. Dies erleichtert die Orientierung, erhöht die Verkehrssicherheit und trägt zu einer gesteigerten Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt bei.

Im Vergleich zum bisherigen Zustand, in dem, mit Ausnahme der Fußgängerzone, generell Tempo 30 galt, ergeben sich durch die neue Zonierung gezielte Änderungen: Im nordöstlichen Bereich der Innenstadt wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit im neu ausgewiesenen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich auf Tempo 20 gesenkt. Diese Zone beginnt jeweils am Luitpoldplatz, Josephsplatz sowie in der Telemannstraße und erstreckt sich bis zur Fußgängerzone.

Alle weiteren Straßen innerhalb des Rings werden zu Fahrradzonen umgewidmet. In diesen bleibt das Fahren mit Kraftfahrzeugen weiterhin erlaubt – es gibt keine zusätzlichen Einschränkungen für den motorisierten Verkehr. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bleibt bestehen. Jedoch gilt innerhalb der Fahrradzonen künftig, dass der Radverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr hat. Diese neue Regelung soll den Radverkehr stärken und gleichzeitig die multimodale Nutzbarkeit der Innenstadt gewährleisten.



## 6.3 Sichere Querungen für den Fußverkehr schaffen

**Handlungsfeld** Verkehrssicherheit

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

**Kosten**

**Akteure** Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Straßenverkehrsamt

**Umsetzungsaufwand**

**Bausteine**

- Weitere Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen des Kfz einrichten
- Rückbau der freien Rechtsabbiegerspuren an Knotenpunkten
- Vorgezogene Gehwege auf Schulwegen einsetzen
- Bestehende Querungsanlagen auf ihre Verkehrssicherheit prüfen

**Sofortmaßnahme:** Bei künftigen Neuasphaltierungen von Straßen (beginnend im Jahr 2026) Prüfung und bei bestehendem Bedarf Umsetzung von Gehwegnasen.

### Beschreibung

Den Belangen von zu Fuß Gehenden kommt aufgrund ihrer besonderen Schutzbedürftigkeit und ihrer hohen Umwegeempfindlichkeit bei der Gestaltung und Planung von Querungsmöglichkeiten eine hohe Bedeutung zu. Besonders für gefährdete Gruppen (Kinder, Ältere, Personen mit Mobilitätseinschränkungen) sind Querungsmöglichkeiten wichtige Bestandteile für sichere, durchgängige und möglichst direkte Wegebeziehungen. Laut der E Klima sind ausreichend gut einsehbare Querungsanlagen für den Fußverkehr einzurichten.

Die Stadt Bayreuth ist von einem dichten Netz an Hauptverkehrsstraßen (B2, B22, B85) geprägt. Aufgrund der zum Teil hohen Kfz-Verkehrsmengen in einigen Bereichen entfalten diese Straßen eine starke Barrierewirkung. Bestehende Querungsmöglichkeiten vereinfachen bereits die Querung an einzelnen Stellen, jedoch weisen diese zum Teil noch Defizite in der Barrierefreiheit auf. Ebenso existieren Bereiche, in denen es nur wenige oder keine Querungsmöglichkeiten gibt. An mehreren Kreuzungen gibt es freie Rechtsabbiegerspuren für den Kfz-Verkehr. Häufig sind die Sichtbeziehungen in diesen Bereichen eingeschränkt und erschweren sowie gefährden das Queren zu Fuß. Viele der Unfälle im Fußverkehr durch Überschreiten, Einbiegen/Kreuzen und Abbiegen ereignen sich an den Hauptverkehrsstraßen des Kfz und dessen Knotenpunkten. Daraus kann geschlussfolgert werden, dass zum einen sichere Querungsanlagen nicht in ausreichenden Abständen vorhanden sind und zum anderen die vorhandenen Querungsanlagen dem Fußverkehr nicht ausreichend Sicherheit bieten. Daher sind entsprechend dem örtlichen Bedarf sichere und barrierefreie Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen des Kfz einzurichten, um große Umwege und gefährliches Queren zu vermeiden. Zudem sind die Rechtsabbiegerspuren des Kfz-Verkehrs möglichst zurückzubauen, jedoch mindestens mit Querungsanlagen mit Vorrang für den Fußverkehr (LSA, FGÜ) auszustatten.

Zur gezielten Stärkung der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen sind an Querungsstellen auf den Schulwegen Gehwegnasen einzusetzen. Zudem sind die bestehenden Querungsanlagen auf ihre Verkehrssicherheit zu prüfen und ggf. Anpassungen vorzunehmen.



### Unterziele

**A2** Umgestaltung von Plätzen & Straßenräumen zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Umweltverbundes & der Klimaanpassung

**B1** Fuß- & Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradtypen/ Nutzergruppen optimieren & ausbauen

**C1** Mobilitätsanforderungen & -kompetenzen aller Personengruppen werden, insbesondere im Fußverkehr, berücksichtigt

**C2** Die Verkehrssicherheit, insbesondere von Kindern, wird weiter erhöht, die Vision Zero verfolgt

**F3** Die Idee der Stadt der kurzen Wege wird bei Planung & Einzelmaßnahmen umgesetzt

### Schnittstellen und Bezugspunkte

1.1 Attraktive & sichere Fußwege in die Innenstadt schaffen

1.2 Barrierefreien öffentlichen Raum gewährleisten

2.1 Radverkehrskonzepte aktualisieren & umsetzen

2.2 Fahrradstraßen ausweisen & gestalten

3.1 Ansprechende & barrierefreie Haltestellen gestalten

6.1 Verkehrssicherheit von Kindern & Jugendlichen stärken

6.2 Verkehrsberuhigung fördern & organisieren

## 6.4 Sichere Radverkehrsführung gewährleisten

**Handlungsfeld** Verkehrssicherheit



**Zeitrahmen**



**Kosten**



**Akteure** Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Straßenverkehrsamt



### Bausteine

- Sichere Knotenpunkte insbesondere an den Hauptrouten des Radverkehrs
- Gestaltung des Straßenquerschnittes zur Einrichtung sicherer Radinfrastruktur bzw. zur Erhöhung des Komforts für Radfahrende
- Sichere Radführung in Gewerbe- & Industriegebieten
- Sichere Gestaltung und Überleitung an Ortseingängen und Führungsformwechseln

### Beschreibung

Die objektive und subjektive Sicherheit spielen bei der Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel eine große Rolle. Das Sicherheitsgefühl in Bayreuth wird beim ADFC-Fahrradklima-Test mit der Schulnote 4,2 bewertet, der Durchschnitt in der Ortsgruppengröße 50.000-100.000 Einwohnende beträgt 4,3. Das Sicherheitsgefühl in Bocholt wurde in dieser Stadtgrößen-Kategorie mit 2,7 am besten bewertet. In Tübingen, der Gewinnerstadt dieser Ortsgruppengröße, die eine Gesamtnote von 2,8 erzielte, wurde das Sicherheitsgefühl mit 3,0 bewertet. Der Unfallatlas zeigt, dass auf dem Fahrrad-Cityring im Vergleich zum Inneren Ring, welcher überwiegend auf Kfz-unabhängigen Wegen geführt wird, viele Unfälle stattfanden. Entlang der Hauptrouten, die das Zentrum mit den äußeren Stadtteilen verbinden, konzentrieren sich viele der Unfälle auf die Knotenpunkte.

Diese sind zu prüfen und ggf. ist auch baulich Abhilfe zu schaffen. Straßen, in denen Tempo 50 oder mehr angeordnet ist und die keine regelkonforme, d.h. anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsinfrastruktur aufweisen, sind zu Gunsten des Radverkehrs neu aufzuteilen.

Aufgrund des höheren Schwerlastverkehrsanteils in Gewerbe- und Industriegebieten ist eine sichere Radverkehrsführung dort besonders wichtig. Unfälle reihen sich zum Beispiel in der Weiherstraße im Gewerbegebiet St. Georgen West. Dort könnten die Radwege an Kreuzungen sowie Ein- & Ausfahrten rot markiert werden.

Des Weiteren sind die Radverkehrsführungen an Ortseingängen und die Überleitungen des Radverkehrs in eine andere Führungsform, wie z.B. in der Ludwig-Thoma-Straße im Einmündungsbereich Pottensteiner Straße oder der Kreuzung Meyernberger Straße/Neckarstraße, auf ihre Sicherheit zu prüfen und bei Bedarf anzupassen. Am Knotenpunkt Dr.-Würzburger Straße/Thurnauer Weg wurde beispielsweise die Übergangsstelle vom Gehweg auf die Fahrbahn vom Kfz-Verkehr getrennt.

**Sofortmaßnahme:** Im Gewerbegebiet St. Georgen West an Kreuzungen sowie Ein- & Ausfahrten der privaten Grundstücke die Radwege rot markieren in den kommenden 12 Monaten.



### Unterziele

**A2** Umgestaltung von Plätzen & Straßenräumen zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Umweltverbundes & der Klimaanpassung

**B1** Fuß- & Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradtypen / Nutzergruppen optimieren & ausbauen

**C2** Die Verkehrssicherheit, insbesondere von Kindern, wird weiter erhöht, die Vision Zero verfolgt

### Schnittstellen und Bezugspunkte

**2.1** Radverkehrskonzepte aktualisieren & umsetzen

**2.2** Fahrradstraßen ausweisen & gestalten

**5.3** Straßenräume zu Gunsten des Umweltbunds umgestalten

**6.1** Verkehrssicherheit von Kindern & Jugendlichen stärken

**6.2** Verkehrsberuhigung fördern & organisieren

## 6.5 Das Quartier Neuer Weg zum Super Block umwandeln

**Handlungsfeld** Verkehrssicherheit



**Priorisierung**

**Zeitrahmen**



**Kosten**



**Akteure** Straßenverkehrsamt, Tiefbauamt, Stadtplanungsamt

**Umsetzungsaufwand**



### Bausteine

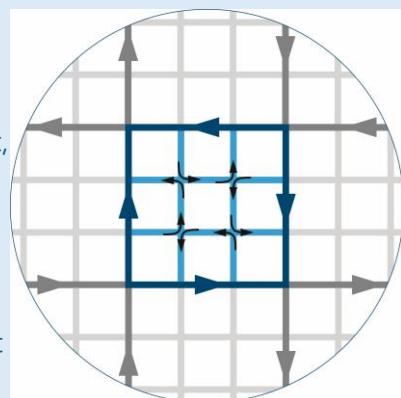
- „Superblock“-Prinzip: Aufteilung des Quartiers Neuer Weg in Blockstrukturen
- Unterbindung von Durchfahrtsmöglichkeiten durch den Block durch geänderte Verkehrsführung (Einbahnstraßen) oder Modalfilter

### Beschreibung

Das Quartier Neuer Weg ist von hohen Kfz-Belastungen und vor allem von viel gebietsfremdem Parksuchverkehr betroffen. Dies führt häufig zu Konflikten mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Fuß- und Radverkehr. Die Einführung von Superblocks stellt einen entscheidenden Schritt dar, um die Lebensqualität in städtischen Quartieren nachhaltig zu verbessern.

Ziel der Maßnahme ist es, den Kfz-Verkehr innerhalb des Quartiers Neuer Weg auf Quell- und Zielverkehr zu begrenzen. Maßnahmen wie Diagonalsperren und Umgestaltungen verhindern wirksam den Durchgangsverkehr und das Entstehen von „Schleichwegen“. Auch der Parksuchverkehr wird durch eine kluge Neuordnung der Stellflächen minimiert. Das reduziert nicht nur den Verkehrslärm und verbessert die Luftqualität, sondern schafft auch neue Gemeinschaftsflächen, die Aufenthaltsqualität und das soziale Miteinander fördern.

Die Erreichbarkeit bleibt dennoch für alle Akteure gewährleistet: Rettungsdienste, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Dienstleisterinnen sowie der Wirtschaftsverkehr und private Pkw können weiterhin in die Quartiere gelangen. Allerdings wird die Routenführung angepasst und das Angebot an Stellplätzen im öffentlichen Raum zugunsten von nachhaltigen und sozialen Prioritäten reduziert (z.B. mehr Grün). Superblocks sind somit nicht nur ein zentraler Baustein der Verkehrswende, sondern auch ein wirksames Instrument, um die Aufenthaltsqualität in den Städten zu verbessern und eine lebenswertere, sauberere und ruhigere Umgebung, gerade in Gebieten mit hohem Wohnanteil für alle zu schaffen. Sie stehen für eine gerechtere Nutzung des öffentlichen Raums und machen nachhaltige Mobilität zu einer attraktiven Alternative.



### Unterziele

A1 Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastung reduzieren

A2 Umgestaltung von Plätzen & Straßenräumen zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Umweltverbundes & der Klimaanpassung

B1 Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradtypen/ Nutzergruppen optimieren & ausbauen

B3 Effektive Vermarktung der Angebote des Umweltverbundes & bessere Vernetzung der Fuß- & Radwege

C2 Die Verkehrssicherheit, insbesondere von Kindern, wird weiter erhöht, die Vision Zero verfolgt

### Schnittstellen und Bezugspunkte

1.1 Attraktive & sichere Fußwege in die Innenstadt schaffen

2.1 Radverkehrskonzepte aktualisieren & umsetzen  
2.2 Fahrradstraßen ausweisen & gestalten

5.3 Straßenräume zu Gunsten des Umweltverbundes umgestalten

6.1 Verkehrssicherheit von Kindern & Jugendlichen stärken

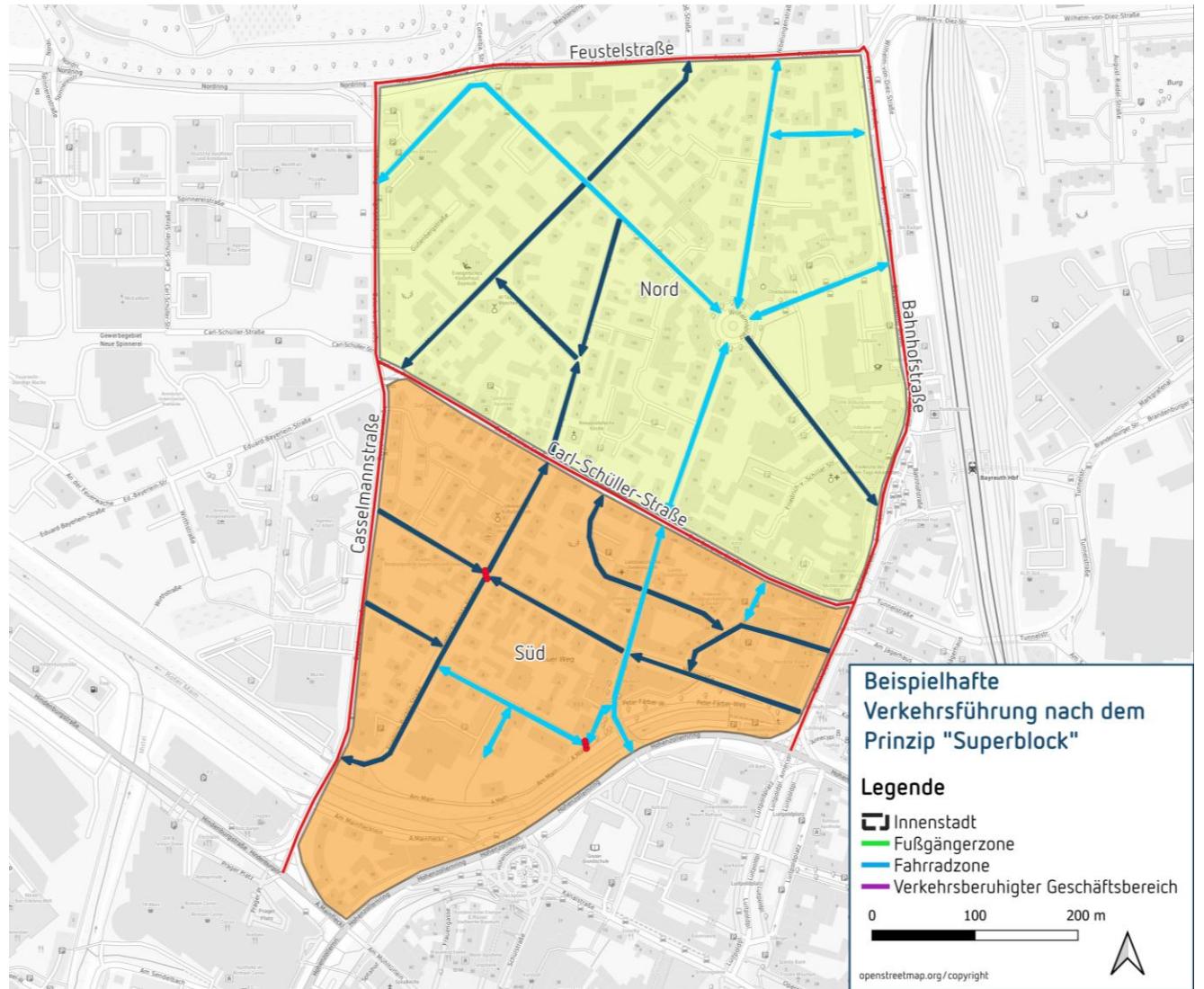
6.2 Verkehrsberuhigung fördern & organisieren

## 6.5 Das Quartier Neuer Weg zum Super Block umwandeln

### Beschreibung

Die Aufteilung des Quartiers erfolgt in zwei Superblocks: Nord und Süd. Die Carl-Schüller-Straße dient als Trennung beider Superblocks und als äußere Erschließungsstraße beider Superblocks, da sie in Zukunft die einzige Straße im Quartier mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h sein soll, eine Verringerung auf 30 km/h wäre dort perspektivisch ebenso wünschenswert.

Um den Durchgangsverkehr zu verhindern, werden Einbahnstraßenregelungen eingeführt. Auf Straßen, auf denen der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) verkehrt, herrscht Verkehr in beide Richtungen. In Zukunft soll geprüft werden, ob der ÖPNV-Verkehr aus den Superblocks herausgehalten werden kann und so auf den Straßen weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen getroffen werden können. Des Weiteren helfen Diagonalsperren Schleichverkehre aus den Quartieren zu halten. Diese Einführung der Diagonalsperren (s. untenstehende Abbildungen) müssen mit Ver- und Entsorgern abgesprochen werden. Hierbei können absenkbarer Poller oder Schlüssel zum Entfernen der Poller zum Einsatz kommen.





## 6.7 Handlungsfeld Planung, Kommunikation & Management

# Planung, Kommunikation & Management

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements fallen in den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und dienen der Ausbildung einer nachhaltigen Mobilitätskultur. Diese müssen nicht nur initiiert und koordiniert werden, sondern erfordern i. d. R. auch Überzeugungsarbeit seitens der jeweiligen Kommune. Dementsprechend wichtig ist die Einbindung von Akteuren und Multiplikatoren. Mobilitätsmanagement ist eine Querschnittsaufgabe, die eine Vielzahl an Berührungs punkten zu den bereits beschriebenen Handlungsfeldern aufweist, weshalb ein strukturierter Ansatz notwendig ist. Der Stadt Bayreuth kommt hierbei vor allem eine initierende, koordinierende und beratende Aufgabe zu.

Die folgenden Maßnahmenpakete des Handlungsfelds Planung, Kommunikation und Management fußen auf der Bestandsanalyse und den Oberzielen Klimaschützende Alternativen schaffen und ausbauen, Zukunftsorientierte Entwicklungen mitdenken und Stadtverwaltung befähigen:

- 7.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement unterstützen
- 7.2 Innovative Strategien für eine umweltfreundliche Mobilitätskultur fördern
- 7.3 Arbeits- & Organisationskultur in der Stadtverwaltung weiterentwickeln



Quelle: Planersocietät nach ivm

## 7.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement unterstützen

**Handlungsfeld** Planung, Kommunikation & Management

**Priorisierung**



**Zeitrahmen**



**Kosten**



**Akteure** Stabstelle Strukturentwicklung, Personalamt, Umweltamt, Stadtplanungsamt, Hauptamt

**Umsetzungsaufwand**



### Bausteine

- Ausbau und Stärkung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Stadtverwaltung (E-Ladeinfrastruktur für Kfz und Fahrrad)
- Umstellung der Fahrzeugflotte auf emissionsarme/-freie Antriebe
- Zusammenstellung einer Maßnahmensammlung zur Etablierung von Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Behörden
- Verbesserung der Voraussetzung zur Nutzung von Pkw-Alternativen auf dem Weg zu Arbeit
- Unterstützung von Home-Office-Modellen

### Beschreibung

In Bayreuth gibt es bereits erste Ansätze im Bereich des Mobilitätsmanagements, etwa durch die Teilnahme an Aktionen wie dem Stadtradeln oder der Europäischen Mobilitätswoche. Um das Potenzial nachhaltiger Mobilität besser auszuschöpfen, sollte die Stadtverwaltung Bayreuth eine Doppelrolle einnehmen: Zum einen gilt es, das betriebliche Mobilitätsmanagement innerhalb der Verwaltung im Sinne einer Vorbildfunktion weiterzuentwickeln, zum anderen können externe Institutionen aktiv unterstützt und zur Nachahmung motiviert werden.

Innerhalb der Stadtverwaltung könnten bestehende Maßnahmen – wie die Bereitstellung kostenloser Parkplätze oder die Möglichkeit von Home-Office – durch konkrete Schritte ergänzt werden, etwa durch den Ausbau von Fahrradabstellanlagen (z. B. überdachte Doppelstockparker auf dem Rathausparkplatz), die Einführung von Jobticket und Jobrad, Mobilitätsboni im Rahmen des Gesundheitsmanagements oder die Ausweitung mobiler Arbeitsmodelle. Gleichzeitig kann die Stadtverwaltung als koordinierende Stelle auftreten, um Unternehmen, Behörden und andere Einrichtungen beim Aufbau eigener Mobilitätsstrategien zu begleiten. Hierzu zählen u. a. die Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel für Arbeitswege und Dienstfahrten, die Umgestaltung von Fuhrparks, Mitfahrangebote oder ein intelligentes Parkraummanagement.

Das Thema Mobilität- und Verkehrsentwicklung wird auch künftig einen hohen Stellenwert in der Stadtentwicklung und Kommunikation einnehmen. Eine Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes als Basis einer guten Kommunikationsstrategie wird empfohlen. Hierunter fällt unter anderem die Erstellung von Handlungsleitfäden zur öffentlichen Pressearbeit, einheitliche Designs oder eines Mottos bzw. Slogans. Die Sensibilisierung für den Umweltverbund kann somit die betriebliche Mobilität positiv beeinflussen.

**Sofortmaßnahme:** Weitere überdachte und sichere Radabstellanlagen an den Dienstgebäuden der Stadtverwaltung in den kommenden 12 Monaten installieren.



### Unterziele

**B2** Schulen, Freizeiteinrichtungen, Behörden & Unternehmen im Bereich des Mobilitätsmanagements unterstützen

**B3** Effektive Vermarktung der Angebote des Umweltverbund & bessere Vernetzung der Fuß- und Radwege

**C3** Entwicklung einer Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme

**E2** Digitalisierung der Mobilität mitgestalten

### Schnittstellen und Bezugspunkte

**5.2** Digitalisierung mitdenken

**7.2** Innovative Strategien für eine nachhaltige Mobilitätskultur fördern

**7.3** Arbeits- & Organisationsstrukturen in der Stadtverwaltung weiterentwickeln

## 7.2 Innovative Strategien für eine nachhaltige Mobilitätskultur fördern

**Handlungsfeld** Planung, Kommunikation & Management

**Priorisierung**



**Zeitrahmen**



**Kosten**



**Akteure** Kämmereiamt, Tiefbauamt, Umweltamt, Straßenverkehrsamt, Amt für Städtebauförderung, Stadtplanungsamt

**Umsetzungsaufwand**



### Bausteine

- Einführung eines Mobilitätsbudgets für den Umweltverbund
- Etablierung und Anwendung von Verkehrsversuchen, Pilotprojekten und Reallaboren

### Beschreibung

Die Einführung eines Mobilitätsbudgets für den Umweltverbund ermöglicht es der Stadtverwaltung, ihre Mobilitätskosten effizient zu verwalten und gleichzeitig umweltfreundliche Verkehrsoptionen zu fördern. Indem die Verwaltung ein jährliches Budget für Verbesserungen im Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) erhält – z. B. für öffentliche Verkehrsmittel, Fahrradverleih oder Carsharing – können Maßnahmen mit dem größten Gesamt-Mehrwert für den Umweltverbund vorbereitet werden.

Dabei greift das Konzept über rein infrastrukturelle Maßnahmen hinaus und zielt auf eine umfassendere Veränderung der Mobilitätskultur ab. Das bedeutet, dass neben der physischen Anpassung des Verkehrsraums auch weiche Faktoren wie Kommunikation, Partizipation und die Akzeptanz neuer Angebote eine zentrale Rolle spielen. Die Förderung eines kulturellen Wandels hin zu nachhaltigerem Mobilitätsverhalten ist somit integraler Bestandteil der Maßnahme.

Die Etablierung und Anwendung von Verkehrsversuchen, Pilotprojekten und Reallaboren sind in diesem Zusammenhang wichtige Instrumente zur praktischen Erprobung und Evaluierung neuer Mobilitätslösungen und Verkehrskonzepte. Durch temporäre Maßnahmen wie z. B. die zeitweise Umwandlung von Straßenabschnitten in Fußgängerzonen (z. B. Sommerstraßen) können neue Ideen auf ihre Machbarkeit und ihre Auswirkungen getestet werden. Pilotprojekte ermöglichen es, Erfahrungen zu sammeln, Daten zu erheben und die Akzeptanz bei Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen zu evaluieren, bevor sie in großem Maßstab dauerhaft umgesetzt werden. Reallabore bieten einen realitätsnahen Rahmen für die Entwicklung innovativer Lösungen, die langfristig zu einer nachhaltigeren Mobilitätsstruktur beitragen können.



### Unterziele

**A1** Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastung reduzieren

**B3** Effektive Vermarktung der Angebote des Umweltverbunds & bessere Vernetzung der Fuß- & Radwege

**E1** Gute Voraussetzungen für die Marktdurchdringung der E-Mobilität schaffen (Kfz, Fahrrad, Roller)

**E2** Digitalisierung der Mobilität mitgestalten

**E3** Multi - & intermodale Verknüpfungspunkte aufbauen

**F1** Die Stadtverwaltung hat den klaren Auftrag eine zukunftsfähige Mobilität entsprechend der Oberziele voranzutreiben sowie eine Arbeits- & Organisationskultur zu schaffen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

**7.1** Betriebliches Mobilitätsmanagement unterstützen

**7.3** Arbeits- & Organisationsstrukturen in der Stadtverwaltung weiterentwickeln

## 7.3 Arbeits- & Organisationsstrukturen in der Stadtverwaltung weiterentwickeln

**Handlungsfeld** Planung, Kommunikation & Management

**Priorisierung**



**Zeitrahmen**



**Kosten**



**Akteure** Stadtpolitik und Stadtverwaltung

**Umsetzungsaufwand**



### Bausteine

- Change-Management in der Stadtverwaltung und Verfestigung des SUMP-Prozesses
- Öffentlichkeitswirksame Positionierung der Verwaltungs- und Stadtspitze zu den beschlossenen Zielen und Maßnahmen des Mobilitätskonzepts
- Fortführung eines Arbeitskreises Mobilität
- Entwicklung einer Verträglichkeitsprüfung für Verkehrsinfrastrukturprojekte nach Vorbild der Klimawirksamkeitsprüfung

### Beschreibung

Die moderne Stadtverwaltung steht vor der Herausforderung, eine nachhaltige und effiziente Mobilitätsinfrastruktur zu schaffen. Dabei spielt die Entwicklung einer integrativen Arbeits- und Organisationsstruktur eine zentrale Rolle. Die Koordinierung der Arbeitsabläufe innerhalb der Stadtverwaltung ist entscheidend für den Erfolg nachhaltiger Mobilitätsstrategien.

Der bereits bestehende verwaltungsinterne Arbeitskreis Mobilität dient bisher als Plattform für den Austausch zu laufenden Projekten im Bereich der städtischen Mobilität. Er soll durch regelmäßige Treffen und Workshops kontinuierlich weitergeführt und gestärkt werden (z.B. Austausch über Good Practices in anderen Kommunen) und die bestehenden Maßnahmen evaluieren. Eine enge Zusammenarbeit zwischen den Dienststellen und Arbeitsbereichen mit Bezug zum Themenfeld Mobilität (z.B. Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Fachstelle Inklusion, Stadtwerke, Straßenverkehrsamt, etc.) ist unerlässlich und ermöglicht es, Mobilitätslösungen nahtlos in städtische Entwicklungsprojekte zu integrieren. Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist ein zentraler Bestandteil nachhaltiger Mobilitätsstrategien. Es gilt, die bisherigen Bemühungen um eine systematische Fuß- und Radverkehrsförderung weiterzuführen. Kampagnen und Infrastrukturmaßnahmen sollten darauf abzielen, das Zufußgehen sowie das Radfahren als bevorzugte Fortbewegungsarten zu fördern.

Die Einführung eines Verträglichkeitsnachweises stellt sicher, dass neue Verkehrsinfrastrukturprojekte oder große Baumaßnahmen im Einklang mit ökologischen, sozialen und verkehrlichen Belangen geplant und umgesetzt werden. Dieser Nachweis beinhaltet eine Bewertung der möglichen Auswirkungen auf die Umwelt sowie auf die Verkehrssituation und die Lebensqualität der Anwohner. Durch eine transparente Prozessgestaltung werden potenzielle negative Effekte frühzeitig erkannt und gegebenenfalls Maßnahmen zur Minimierung oder Kompensation entwickelt.

**Sofortmaßnahme:** Entwicklung und Etablierung einer Verträglichkeitsprüfung für Verkehrsinfrastrukturprojekte



### Unterziele

C3 Entwicklung einer Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahmen

F1 Die Stadtverwaltung hat den klaren Auftrag eine zukunftsfähige Mobilität entsprechend der Oberziele voranzutreiben sowie eine Arbeits- und Organisationskultur zu schaffen

F2 Die Stadtverwaltung entwickelt für alle Verkehrsmittel dedizierte Netze, die sich in Gestaltung & Priorisierung der Verkehrsmittel an den Oberzielen ausrichten

F3 Die Idee der Stadt der kurzen Wege wird bei Planung & Einzelmaßnahmen umgesetzt

### Schnittstellen und Bezugspunkte

7.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement unterstützen

7.2 Innovative Strategien für eine nachhaltige Mobilitätskultur fördern

## Fazit

Die Stadt Bayreuth hat sich ehrgeizige Ziele für die zukünftige Entwicklung und Gestaltung der Mobilität gesetzt. Mobilität soll einen Beitrag dazu leisten, dass Bayreuth eine lebenswerte und attraktive Stadt bleibt. Ein Schlüssel dafür soll der Ausbau eines zukunftsähnlichen und nachhaltigen Mobilitätsangebotes sein, welches Themen wie Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, aber auch z. B. Erreichbarkeit eine hohe Bedeutung zuweist. Im vorliegenden Mobilitätskonzept konnte ein Zielkonzept entwickelt werden, das die Vision der Menschen aus Bayreuth für die zukünftige Mobilität klar formuliert. Jede getroffene Mobilitätsentscheidung muss sich in Zukunft anhand der Ziele des Mobilitätskonzepts messen lassen.

Die vielen im Bestand vorhandenen Konzepte, Maßnahmenansätze und Projekte konnten im Sinne der Ziele zusammengeführt und nachgeschärft werden. Dabei bietet die Kombination aus effektiven Verbesserungen in den Bereichen Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr sowie Vernetzung ein hohes Potenzial zur Verlagerung der Verkehre auf nachhaltige Transportmittel.

Darüber hinaus werden Möglichkeiten genutzt, um die negativen Effekte des Verkehrs bei Sicherstellung aller grundlegender Mobilitätsbedürfnisse zu reduzieren: Die Qualität des öffentlichen Raumes wird gesteigert, Straßenräume verträglich und nutzerfreundlich gestaltet, Barrieren abgebaut und die Unfallzahlen gesenkt. Zugleich stärken alle Maßnahmen den Wirtschafts-, Bildungs- und Tourismusstandort Bayreuth.

Zu betonen ist zudem, dass eine abgestimmte Planung nötig ist. Mobilität wird immer Mittel zum Zweck sein. Daher ist es notwendig, bei Mobilitätsentscheidungen stets eine integrierte Betrachtung vorzunehmen. Dies schließt die Betrachtung der Region über die Stadtgrenzen hinaus sowie die Integration anderer Fachdisziplinen außerhalb der Verkehrsplanung ein. So kann beispielsweise die Stadtentwicklungsplanung und Bauleitplanung einen wichtigen Beitrag leisten, kurze Wege durch nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen. Dadurch können Verkehrsströme vermieden werden, bevor sie entstehen und in der Folge verlagert und optimiert werden müssen.

Mit der Verabschiedung des Mobilitätskonzepts ist der Prozess nicht abgeschlossen. Vielmehr bildet dieser Meilenstein einen Startpunkt, die gesetzten Leitlinien, Ziele und Maßnahmenempfehlungen in das tägliche Politik- und Verwaltungshandeln zu integrieren und die Umsetzung voranzutreiben.

Zuletzt darf nicht unerwähnt bleiben, dass es sich bei dem vorliegenden Konzept um ein lebendiges Planwerk handelt. Das Mobilitätskonzept ist keinesfalls als festgeschriebener Fahrplan zu verstehen, sondern formuliert einen Entwicklungspfad und zeigt Schritte für eine mittel- und langfristige Zielerreichung auf. Dies bedeutet, dass die Leitlinien, Strategien und Maßnahmen nicht starr, sondern dynamisch sind und gegebenenfalls aufgrund neuer Entwicklungen (z. B. sozialer Wandel, neue Technologien etc.) evaluiert und angepasst werden müssen. Dies verdeutlicht den Bedarf an regelmäßiger Evaluation der bestehenden Konzepte und Maßnahmen. Hierfür sind im Umsetzungskonzept geeignete Methoden benannt worden.

## Maßnahmenpakete

### 1 Fußverkehr, Barrierefreiheit & Aufenthaltsqualität

- 1.1 Attraktive & sichere Fußwege in die Innenstadt schaffen
- 1.2 Barrierefreien öffentlichen Raum gewährleisten
- 1.3 Klimaresiliente Aufenthaltsqualität fördern

### 2 Radverkehr

- 2.1 Radverkehrskonzepte aktualisieren & umsetzen
- 2.2 Fahrradstraßen ausweisen & gestalten
- 2.3 Radabstellanlagen optimieren
- 2.4 Eingehende Prüfung zur möglichen Einführung eines stationsbasierten Fahrradverleihsystems

### 3 ÖPNV

- 3.1 Ansprechende & barrierefreie Haltestellen gestalten
- 3.2 Qualität im Bus- & Schienenverkehr sicherstellen & verbessern
- 3.3 On-Demand-Dienste & autonome Systeme im ÖPNV entwickeln

### 4 Motorisierter Verkehr

- 4.1 Verkehrsströme optimieren
- 4.2 Wirtschafts- & Lieferverkehr effizienter & sicherer gestalten
- 4.3 Parkraummanagement ausbauen
- 4.4 Sonderfahrzeuge & -parkplätze berücksichtigen

### 5 Intermodale Schnittstellen

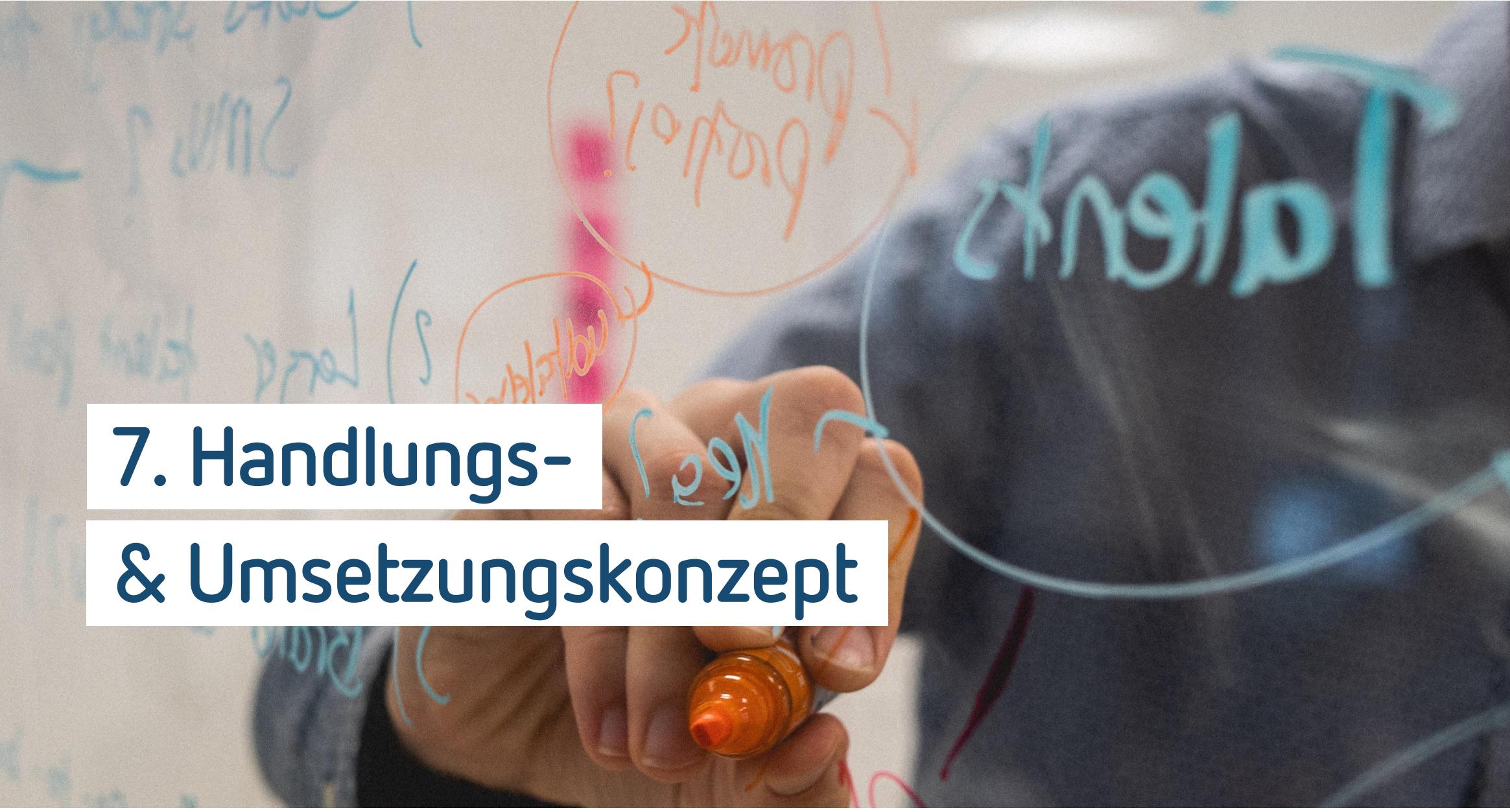
- 5.1 Mobilstationen aufbauen
- 5.2 Digitalisierung mitdenken
- 5.3 Straßenräume zu Gunsten des Umweltverbunds umgestalten

### 6 Verkehrssicherheit

- 6.1 Verkehrssicherheit von Kindern & Jugendlichen stärken
- 6.2 Verkehrsberuhigung fördern & organisieren
- 6.3 Sichere Querungen für den Fußverkehr schaffen
- 6.4 Sichere Radverkehrsführung gewährleisten
- 6.5 Das Quartier Neuer Weg zum Super Block umwandeln

### 7 Planung, Kommunikation & Management

- 7.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement unterstützen
- 7.2 Innovative Strategien für eine nachhaltige Mobilitätskultur fördern
- 7.3 Arbeits- & Organisationsstrukturen in der Stadtverwaltung weiterentwickeln



## 7. Handlungs- & Umsetzungskonzept

# Ressourcen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts

Aufbauend auf den im vorangegangenen Kapitel entwickelten Maßnahmenpaketen und deren Bewertung ist für das Bayreuther Mobilitätskonzept ein integriertes Handlungs- und Umsetzungskonzept abgeleitet worden. Es basiert auf den Handlungsfeldern, die auf Grundlage der Bestandsanalyse (Kapitel 4) und des Zielkonzepts (Kapitel 5) entwickelt wurden. Ebenfalls in die grundlegenden Bausteine sowie die Maßnahmenentwicklung eingegangen ist eine stete Beteiligung der Öffentlichkeit (Kapitel 3). Basierend darauf und unter Berücksichtigung von Überschneidungen zu weiteren Maßnahmen bzw. anderen städtischen oder regionalen Konzepten sowie potenziellen Hemmnissen ist entschieden worden, welche Maßnahmenpakete in das integrierte Handlungs- und Umsetzungskonzept aufgenommen werden sollen.

Nicht alle Maßnahmenpakete des Mobilitätskonzepts können zeitgleich umgesetzt werden. Die Maßnahmenpakete erfordern je nach Umfang der Maßnahme und dem

komunalen Finanzbudget unterschiedlichen Planungsvorlauf und sind in politischen und oftmals auch in öffentlichen Entscheidungsprozessen abzustimmen. Daher muss das Handlungs- und Umsetzungskonzept drei zentrale Aspekte beantworten: **Wer macht was bis wann?** Als Orientierungsgrundlage für das integrierte Handlungs- und Umsetzungskonzept beinhalten die in Kapitel 6 ersichtlichen Maßnahmensteckbriefe Priorisierungsempfehlungen, Einschätzung zu Umsetzungshorizonten und eine Abschätzung der Kostenintensität.

Den Maßnahmensteckbriefen sind jeweils kleinere Sofortmaßnahmen zugeordnet, mit denen der Einstieg in die Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen vorbereitet wird. Es handelt sich hierbei um Maßnahmen, die zeitnah mit dem Beginn der Hauptmaßnahme realisiert werden können.

Das integrierte Handlungs- und Umsetzungskonzept stellt den Umsetzungsplan für das Bayreuther Mobilitätskonzept

dar, in dem die zuvor genannten Aspekte berücksichtigt werden. Die Realisierung der konzeptionierten Maßnahmenpakete wird in eine zeitliche Reihung gebracht, indem Prioritäten, notwendige Planungsvorläufe und zeitliche Abhängigkeiten von Maßnahmen berücksichtigt werden. Des Weiteren werden vor dem Hintergrund der finanziellen Ressourcen der Stadt, der aktuellen Förderkulisse von Bund und Ländern und den nicht immer absehbaren wirtschaftlichen Entwicklungen auch Kostenaspekte in den Umsetzungsplan einbezogen.

Es wird somit deutlich, dass das Mobilitätskonzept für die Stadt Bayreuth mit den konzeptionierten Maßnahmenpaketen besondere Anforderungen an die Verwaltung stellt. Neben dem Mitteleinsatz für investive Maßnahmen und der Umsetzung weiterer nicht-investiver Maßnahmen, ist eine Verankerung und Koordinierung des Umsetzungsprozesses der Maßnahmen sowie deren Evaluierung (Kapitel 8) relevant. In einzelnen

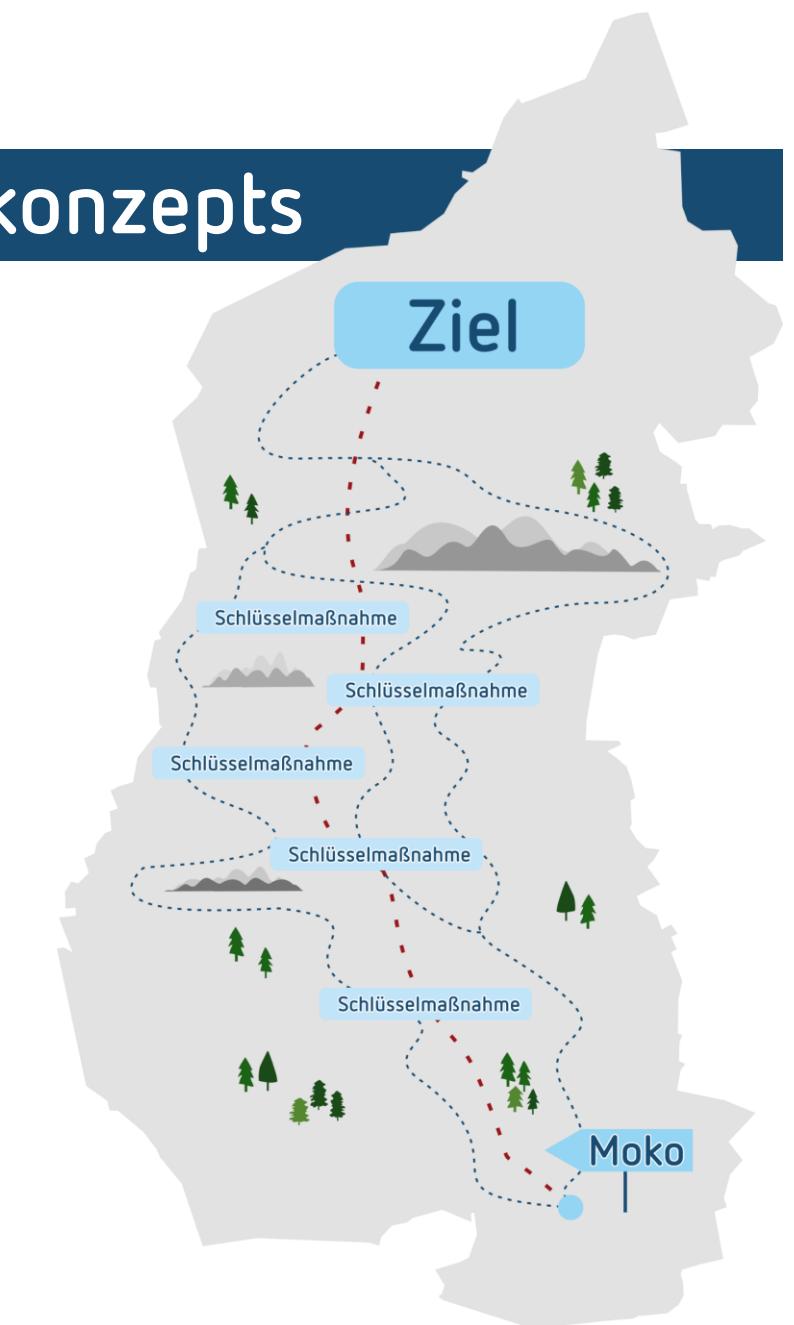
## Handlungs- & Umsetzungskonzept

# Ressourcen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts

Maßnahmenpaketen ist bereits skizziert worden, dass personelle Ressourcen notwendig sind (z.B. im Bereich Mobilitätsmanagement). Klar sollte darüber hinaus sein, dass die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts eine strukturierte Koordination erfordert wird. Insbesondere die Umsetzung von Infrastrukturprojekten wird über zahlreiche Abteilungen hinweg personelle Kapazitäten (sowohl auf Leitungs- als auch auf Sachbearbeitungsebene) binden. In Teilen können Koordination und strukturierte Umsetzung der Maßnahmen mit den gegebenen Ressourcen der Verwaltung bewältigt werden. Es wird jedoch empfohlen, zu prüfen, ob auch neue Strukturen und Abläufe zu schaffen sind, um die zahlreichen – mit den konzeptionierten Maßnahmen einhergehenden – Aufgaben angehen zu können und den bereits bestehenden Betrieb aufrechtzuerhalten. Wesentlich wird in diesem Zusammenhang sein, dass vor Beginn der Umsetzungsphase des Mobilitätskonzepts die Aufgaben in einem Zuständigkeitsplan strukturiert und mit den

betroffenen Abteilungen und den dort vorhandenen Personalressourcen abgestimmt werden. Ggf. müssen Aufgaben neu verteilt, neue Teams gebildet oder auch Personalressourcen durch neue Stellen erweitert werden. Bis zum angestrebten Zielbild 2040 liegen mehrere zentrale Schlüsselmaßnahmen (priorisierte Einzelmaßnahmen der Maßnahmenpakete), die – ähnlich wie Etappen auf einer Route – nacheinander und teils ineinandergreifend umgesetzt werden müssen. Jede dieser Maßnahmen steht dabei für einen wesentlichen Baustein des Gesamtprozesses, der strukturiert koordiniert und ressourcenseitig abgesichert werden muss, um das gemeinsame Ziel nachhaltig zu erreichen.

Die nachfolgenden Darstellungen zeigen die für das integrierte Handlungs- und Umsetzungskonzept ausgewählten Maßnahmen und geben einen zusammenfassenden Überblick über relevante Aspekte (z.B. Priorisierung, Umsetzungshorizont, Kostenintensität, etc.).



# Handlungs- & Umsetzungskonzept

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Zeitrahmen	Kostenklasse	Umsetzungsaufwand	Akteure	Sofortmaßnahme(n)
1	<b>Fußverkehr, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität</b>						
1.1	Attraktive & sichere Fußwege in die Innenstadt schaffen	Mittel	Langfristig	Sehr hoch	Hoch	PL, T, VKA, STG	Berücksichtigung einer höheren Anforderung an den regelmäßigen Rückschnitt der bestehenden Grünelemente entlang der Fußwegrouten (auch schon vor offizieller Eröffnung oder Beschilderung), insbesondere darauf achten, dass Pflanzen an Querungsstellen nicht höher als 60 cm sind, um auch gute Sichtbeziehungen für Kinder, kleine Personen und Menschen mit Rollstuhl zu gewährleisten.
1.2	Barrierefreien öffentlichen Raum gewährleisten	Hoch	Langfristig	Mittel-Hoch	Mittel	PL, T, STG, Behindertenbeauftragte	Zehn barrierefreie Sitzmöglichkeiten in den kommenden zwölf Monaten installieren.
1.3	Klimaresiliente Aufenthaltsqualität fördern	Mittel	Langfristig	Hoch-Sehr hoch	Hoch	PL, T, UA, STG, STW	-
2	<b>Radverkehr</b>						
2.1	Radverkehrskonzepte aktualisieren & umsetzen	Hoch	Mittelfristig	Hoch-Sehr hoch	Mittel	PL, T, VKA	-
2.2	Fahrradstraßen ausweisen & gestalten	Mittel	Mittelfristig	Mittel-Hoch	Mittel	PL, T, VKA	Ausarbeitung eines Planungsbeispiels und Umsetzung anstreben (z. B. Zeppelinstraße oder Pottensteiner Straße).
2.3	Radabstellanlagen optimieren	Hoch	Mittelfristig	Hoch-Sehr hoch	Mittel-Hoch	PL, BF, T, SBF	5 hochwertige Radabstellanlagen im Innenstadtbereich und überdachte Radabstellanlagen in verdichteten Quartieren in den kommenden zwölf Monaten installieren.
2.4	Eingehende Prüfung zur möglichen Einführung eines stationsbasierten Fahrradverleihsystems	Mittel	Mittelfristig	Mittel	Gering-Mittel	PL, STE, STW, T, BF, (BMTG)	-

Abkürzungen Akteure: PL=Stadtplanungsamt; T=Tiefbauamt; VKA=Straßenverkehrsamt; STG=Stadtgartenamt; UA=Umweltamt; Wifö=Wirtschaftsförderung; SBF=Städtebauförderung; BF=Bauhof; HT=Hauptamt; K=Kämmereiamt; PA=Personalamt; STE=Stabstelle Strukturentwicklung; STW=Stadtwerke; Lkr=Landkreis Bayreuth; VU=Verkehrsunternehmen; DB=Deutsche Bahn

# Handlungs- & Umsetzungskonzept

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Zeitrahmen	Kostenklasse	Umsetzungsaufwand	Akteure	Sofortmaßnahme(n)
3	ÖPNV						
3.1	Ansprechende & barrierefreie Haltestellen gestalten	Hoch	Langfristig	Sehr hoch	Hoch	PL, T, STW, VKA, (BMTG), Behindertenbeauftragte	-
3.2	Qualität im Bus- & Schienenverkehr sicherstellen & verbessern	Hoch	Langfristig	Hoch	Hoch	Stadt (v.a. STE, PL), Lkr, STW, VU, DB	-
3.3	On-Demand-Dienste & autonome Systeme im ÖPNV entwickeln	Gering	Langfristig	Hoch	Hoch	Stadt (v.a. STE, PL), Lkr, STW	-
4	Motorisierte Verkehr						
4.1	Verkehrsströme optimieren	Mittel	Mittelfristig	Niedrig	Mittel	PL, T, VKA	-
4.2	Wirtschafts- & Lieferverkehr effizienter & sicherer gestalten	Mittel	Mittel-Langfristig	Niedrig	Mittel	PL, VKA, T, Wifö	Installation von weiteren Paketstationen in Wohngebieten.
4.3	Parkraummanagement ausbauen	Hoch	Mittel-Langfristig	Niedrig	Hoch	PL, VKA, STW, Private	Ausschreibung eines gesamtstädtischen/ teilaräumigen Parkraumkonzeptes.
4.4	Sonderfahrzeuge & -parkplätze berücksichtigen	Gering	Mittel-Langfristig	Hoch	Hoch	PL, VKA, STW, Private	Prüfen, ob die Stadt Ankermieter der Carsharing-Angebote werden kann.

Abkürzungen Akteure: PL=Stadtplanungsamt; T=Tiefbauamt; VKA=Straßenverkehrsamt; STG=Stadtgartenamt; UA=Umweltamt; Wifö=Wirtschaftsförderung; SBF=Städtebauförderung; BF=Bauhof; HT=Hauptamt; K=Kämmereiamt; PA=Personalamt; STE=Stabstelle Strukturrentwicklung; STW=Stadtwerke; Lkr=Landkreis Bayreuth; VU=Verkehrsunternehmen; DB=Deutsche Bahn

# Handlungs- & Umsetzungskonzept

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Zeithorizont	Kostenklasse	Umsetzungsaufwand	Akteure	Sofortmaßnahme(n)
5	<b>Intermodale Schnittstellen</b>						
5.1	Mobilstationen aufbauen	Hoch	Langfristig	Sehr hoch	Hoch	PL, STE, STW, Private	Service- und Mobilitätsangebote wie z. B. sichere und überdachte Radabstellanlagen ausweiten.
5.2	Digitalisierung mitdenken	Mittel	Langfristig	Hoch	Hoch	Stadt, VU	Einführung von Gamification-Elementen, z. B. DB Rad+ App
5.3	Straßenräume zu Gunsten des Umweltverbundes umgestalten	Hoch	Langfristig	Hoch-Sehr hoch	Hoch	PL, T, VKA, SBF	Pop-Up Maßnahmen zur Neuverteilung des Straßenraumes in den Quartieren
6	<b>Verkehrssicherheit</b>						
6.1	Verkehrssicherheit von Kindern & Jugendlichen stärken	Hoch	Mittelfristig	Niedrig	Mittel-Hoch	PL, VKA, T	Drei Schulwegepläne in den kommenden zwölf Monaten prüfen und ggf. aktualisieren.
6.2	Verkehrsberuhigung fördern & organisieren	Hoch	Kurz-Mittelfristig	Mittel	Mittel	VKA, PL, T	Prüfung einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung an sensiblen Einrichtungen (z. B. Grundschulen, KiTas, Einrichtungen für Menschen mit Behinderung).
6.3	Sichere Querungen für den Fußverkehr schaffen	Mittel	Mittel-Langfristig	Niedrig-Mittel	Mittel-Hoch	PL, T, VKA	Bei künftigen Neuasphaltierungen von Straßen (beginnend im Jahr 2026) Prüfung und bei bestehendem Bedarf Umsetzung von Gehwegnasen.
6.4	Sichere Radverkehrsführung gewährleisten	Mittel	Mittelfristig	Mittel	Hoch	PL, T, VKA	Im Gewerbegebiet St. Georgen West an Kreuzungen sowie Ein- & Ausfahrten der privaten Grundstücke die Radwege rot markieren in den kommenden zwölf Monaten.
6.5	Das Quartier Neuer Weg zum Super Block umwandeln	Mittel	Langfristig	Niedrig-Mittel	Hoch	VKA, T, PL	-

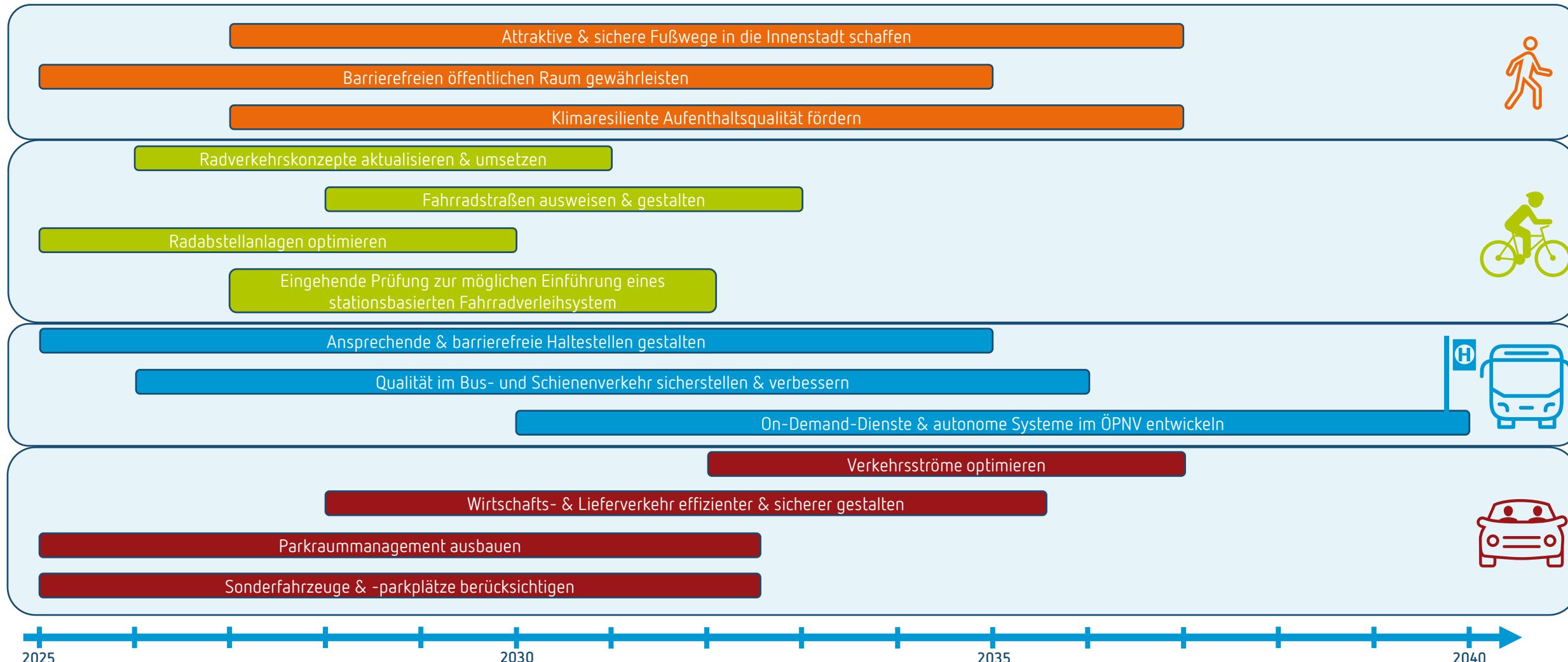
Abkürzungen Akteure: PL=Stadtplanungsamt; T=Tiefbauamt; VKA=Straßenverkehrsamt; STG=Stadtgartenamt; UA=Umweltamt; Wifö=Wirtschaftsförderung; SBF=Städtebauförderung; BF=Bauhof; HT=Hauptamt; K=Kämmereiamt; PA=Personalamt; STE=Stabsstelle Struktorentwicklung; STW=Stadtwerke; Lkr=Landkreis Bayreuth; VU=Verkehrsunternehmen; DB=Deutsche Bahn

# Handlungs- & Umsetzungskonzept

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Zeitrahmen	Kostenklasse	Umsetzungsaufwand	Akteure	Sofortmaßnahme(n)
7	<b>Planung, Kommunikation &amp; Management</b>						
7.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement unterstützen	Mittel	Mittelfristig	Niedrig-Mittel	Mittel	STE, PA, UA, PL, HT	Weitere überdachte und sichere Radabstellanlagen an den Dienstgebäuden der Stadtverwaltung in den kommenden zwölf Monaten.
7.2	Innovative Strategien für eine nachhaltige Mobilitätskultur fördern	Mittel	Mittelfristig	Niedrig-Mittel	Mittel	K, T, UA, VKA, SBF, PL	-
7.3	Arbeits- & Organisationsstrukturen in der Stadtverwaltung weiterentwickeln	Hoch	Kurzfristig	Niedrig	Gering	Stadtpolitik und Stadtverwaltung	Entwicklung und Etablierung einer Verträglichkeitsprüfung für Verkehrsinfrastrukturprojekte.

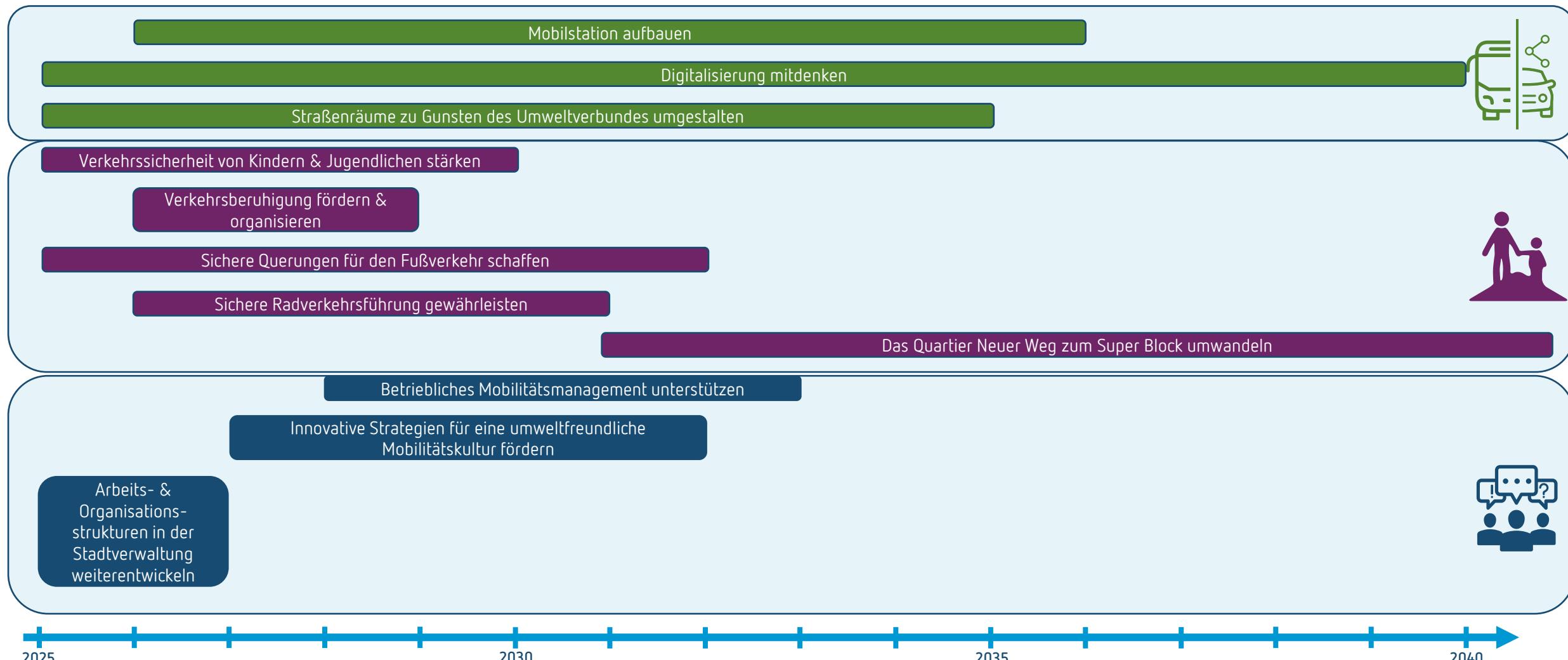
Abkürzungen Akteure: PL=Stadtplanungsamt; T=Tiefbauamt; VKA=Straßenverkehrsamt; STG=Stadtgartenamt; UA=Umweltamt; Wifö=Wirtschaftsförderung; SBF=Städtebauförderung; BF=Bauhof; HT=Hauptamt; K=Kämmereiamt; PA=Personalamt; STE=Stabstelle Struktorentwicklung; STW=Stadtwerke; Lkr=Landkreis Bayreuth; VU=Verkehrsunternehmen; DB=Deutsche Bahn

# Zeitliche Abfolge der Maßnahmenpakete



## Handlungs- & Umsetzungskonzept

# Zeitliche Abfolge der Maßnahmenpakete



# 8. Evaluations- & Monitoringkonzept



# Aufbau eines mess- & überprüfaren Indikatorensystems

Mit dem Mobilitätskonzept hat die Stadt Bayreuth ihre mobilitätsbezogenen Ziele für die nächsten 15 Jahre gesetzt. Die empfohlenen Maßnahmenpakete (Kapitel 6) sind durch die Stadt weiter zu prüfen und umzusetzen, um die gesetzten Ziele (Kapitel 5) bestmöglich zu erreichen.

Die wirksame Realisierung des langfristig angelegten integrierten Handlungs- und Umsetzungskonzepts ist keineswegs von vornherein garantiert. Ursächlich dafür ist, dass verkehrs- und mobilitätsrelevante Maßnahmen stets im Kontext zu gesellschaftlichen, ökonomischen und umweltbedingten Rahmenbedingungen betrachtet werden müssen. Aufgrund der Schwierigkeit ausschlaggebende zukünftige Veränderungen abzusehen, ist das integrierte Handlungskonzept also nicht als starres Planwerk zu betrachten. Vielmehr sollen Abweichungen in der Maßnahmenwirkung und damit im Bereich der Zielerreichung möglichst noch im Umsetzungsprozess

erkannt und die Maßnahmen dann zeitnah an die sich ergebenden Erfordernisse angepasst werden.

Für die Umsetzungsphase wird daher empfohlen, den Maßnahmenfortschritt und die resultierende Wirkung zu evaluieren. Dazu wird ein Evaluations- und Monitoringkonzept vorgeschlagen, das helfen soll, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung überprüfen zu können. So soll dem Mobilitätskonzept ausreichende Flexibilität und Anpassungsspielraum gegeben werden, um auf frühzeitig erkannte Fehlentwicklungen adäquat reagieren zu können. Außerdem ergibt sich auch die Möglichkeit Erfolge herauszustellen und diese öffentlichkeitswirksam aufzubereiten.

Es gilt, ein mess- und überprüfbares Indikatorensystem zu entwickeln, welches eine kontinuierliche Kontrolle der

Wirkung umgesetzter Maßnahmen ermöglicht. Die Evaluation und das zu entwickelnde Indikatorensystem sollte eng mit dem Zielsystem (Kapitel 5) des Bayreuther Mobilitätskonzepts verbunden sein. Anhand der aufgestellten Ober- und Unterziele lassen sich Indikatoren für eine nachvollziehbare Überprüfung aufstellen. Die Bewertung der Evaluation ist transparent zu gestalten, was über regelmäßige Evaluationsberichte und die Einbringung der jeweiligen Ergebnisse in politische Gremien sowie die Öffentlichkeit ermöglicht werden kann. So können potenzielle Änderungen von Maßnahmen nachvollziehbar kommuniziert und Akzeptanz geschaffen werden. Eine belastbare Erfolgskontrolle benötigt des Weiteren Regelmäßigkeit und Kontinuität. Dazu bietet sich ein turnusmäßiges Evaluationsintervall von ca. fünf Jahren an. Wichtig ist dabei eine gleichbleibende Systematik (z. B. bei der Datenerhebung), um die Vergleichbarkeit der erhobenen Daten langfristig zu gewährleisten.

# Aufbau eines mess- & überprüfaren Indikatorensystems

So ergibt sich die Möglichkeit, Feinjustierungen vorzunehmen, ohne den Gesamtprozess vollständig überprüfen zu müssen und die potenziellen Änderungen wiederum auf ihre Wirksamkeit hin zu evaluieren.

Die nebenstehende Grafik stellt potenzielle Indikatoren dar. Jede Maßnahme ist an einen realistischen Zeitraum gekoppelt, um Rückschlüsse auf die Wirksamkeit der damit verknüpften Maßnahmen anhand der Indikatoren ziehen zu können. Dabei ist zu beachten, dass zwischen Umsetzung einer Maßnahme und der Nachbetrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i. d. R. mehrere Monate bis hin zu einem Jahr), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen und Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind.



## Tools zur Evaluation

# Entwicklungsziele – Zentrale Indikatoren

Ziel 2040

Leitindikatoren	Analyse 2022	Ziel 2030	Ziel 2035	Ziel: nicht erreicht	Ziel: teilweise erreicht	Ziel: überwiegend erreicht	Ziel: voll erreicht
Anzahl der Straßenkilometer mit positiv veränderter Verträglichkeitsanalyse	0,3 km	5 km	15 km	< 25 km	25 km	30 km	35 km
Summe der Modal Split Anteile des Umweltverbunds	53%	56%	63%	< 60 %	60 – 64 %	65 – 69 %	> 70 %
Anzahl der Verunglückten im Straßenverkehr	2 G 40 SV*	0 G < 40 SV	0 G 35 SV	0 G > 35 SV	0 G 31 – 35 SV	0 G 26 – 30 SV	0 G < 25 SV
Lokales Reisezeitverhältnis MIV & ÖPNV (Bestandsanalyse)	Je nach Verbindung C-E	E auf keiner Verbindung	D auf keiner Verbindung	50 % A & B	60 % A & B, kein D, E, F	70 % A & B, kein D, E, F	80 % A & B, kein D, E, F
Anzahl an Verknüpfungspunkten	0	3 (IKSK)	6	< 8	8 – 9	10 – 12	> 12
Anzahl umgesetzter Maßnahme im Einklang mit Verträglichkeitsprüfung	0	5	10	< 10	10-14	15-20	> 20

# Entwicklungsziele – Zentrale Indikatoren

Um die Erreichung des Oberziels **Lebenswerte Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln** zu prüfen, kann eine Straßenraumverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Ziel der Straßenraumanalyse ist es, zunächst einmal Flächenkonkurrenz zwischen den einzelnen Ansprüchen, die an den Straßenraum gestellt werden, herauszustellen. Darauf aufbauend und unter Berücksichtigung weiterer, nicht flächenbezogener Kriterien, zielt die Straßenraumanalyse darauf ab, Mängel im Straßenraum zu identifizieren. Die Mängelbewertung erfolgt dabei in Abhängigkeit zur Umfeldnutzung und zur Bebauung. Die Ergebnisse werden kartographisch und tabellarisch dargestellt.

Das Oberziel **Klimaschützende Alternativen schaffen und ausbauen** lässt sich über Wegeanteile des Umweltverbundes am Modal Split überprüfen. Laut der Mobilitätsbefragung (2023) machen die Wege zwischen 2 km und 5 km 42 % aller Wege aus.

Auf dieser Distanz werden noch 51 % mit dem MIV inkl. Mitfahrende zurückgelegt. Hier besteht insbesondere Wachstumspotential für den Radverkehr und den ÖPNV.

Über die Anzahl schwerverletzter und getöteter Personen im Straßenverkehr kann die Erfüllung des Oberziels **Sichere Teilhabe für alle ermöglichen** überwacht werden. Zwischen 2014 und 2022 schwankte die Anzahl schwerverletzter Personen im Straßenverkehr zwischen 40 bzw. 41 (2014, 2022) und 69 (2018). Daher sollte zunächst die Stabilisierung des niedrigen Wertes verfolgt werden.

Das Oberziel **Effiziente Erreichbarkeit sichern und optimieren** kann über das lokale Reisezeitverhältnis MIV und ÖPNV kontrolliert werden. Die im Rahmen der Bestandsanalyse geprüften Verbindungen wurden überwiegend mit D bewertet. Zudem haben ein paar Verbindung ein E und nur eine Verbindung ein C erhalten. Die Bewertung reicht von A (ÖPNV schneller als MIV) bis F (ÖPNV dauert dreimal so lange wie der MIV).

Die Anzahl an Verknüpfungspunkten kann zur Überprüfung des Oberziels **Zukunftsorientierte Entwicklungen mitdenken** verwendet werden. Aktuell bestehen keine.

Weitere mögliche Evaluationsindikatoren sind folgende:

- Fußgängerfrequenz in der Innenstadt
- Auslastung von Radstation / Fahrradparkhaus
- Fahrgastzahlen ÖPNV
- Einzugsbereich von Haltestellen unter Berücksichtigung tatsächlicher Wegelängen
- Anzahl barrierefrei umgebauter Haltestellen
- Anzahl und Nutzung von Sharing-Angeboten
- Anzahl zugelassener Kfz insgesamt sowie nach Schadstoffklassen und rein elektrisch betriebener Kfz im Stadtgebiet
- Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen sowie der Schwerverkehre
- Anzahl von Lade- und Lieferzonen, differenziert für Innenstadt, innenstadtnahe Quartiere

## Berichterstattung

Auf Basis des vorgeschlagenen Indikatorensystems könnte in turnusmäßigen Abständen von ca. fünf Jahren ein Evaluationsbericht erstellt werden. Dieser dient dazu, die erhobenen Daten und gesammelten Informationen aufbereitet darzustellen, hinsichtlich der Ziele zu bewerten, darauf aufbauend Anpassungsbedarfe aufzuzeigen und diese sowie geeignete Erfolge öffentlich zu kommunizieren. Das Zeitintervall ist insbesondere deshalb sinnvoll, da einige Evaluationselemente aufgrund ihres Aufwands nur alle fünf Jahre durchführbar sind. Außerdem sind mehrjährige Datenreihen enger gefasster Evaluationselemente wesentlich aussagekräftiger.

Sinnvoll wäre außerdem, die Darstellung der im vorangegangenen Zeitraum umgesetzten Maßnahmen des Mobilitätskonzepts durch die Berichterstattung sicherzustellen und gegebenenfalls neue Maßnahmen, die sich aufgrund veränderter Rahmenbedingungen sowie

siedlungs- und verkehrspolitischer Zielsetzungen ergeben, mit aufzuführen. Zudem sollten die Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts überprüft und ggf. neue Handlungsfelder aufgeführt werden. **Bestandteile der Berichterstattung sollten somit folgende sein:**

- Darstellung der allgemeinen, aber auch der lokalen Rahmenbedingungen und Trends mit Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in Bayreuth
- Darstellung von mobilitätsbezogenen Zielen (z. B. bundesweite / EU-weite Ziele zum Klimaschutz) und deren Einfluss auf die Maßnahmen
- Darstellung der Messgrößen für die Evaluation und Interpretation der jeweiligen Entwicklungen
- Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen und -projekte des Mobilitätskonzepts

- Beschlussstände: Zusammenfassende Darstellung der Berücksichtigung der Ziele des Mobilitätskonzepts in den städtischen Beschlüssen (konform/nicht konform/dient der Umsetzung des Mobilitätskonzepts)

**Auf Basis dieser Dokumentation sollten Aussagen darüber getroffen werden:**

- welche Umsetzungsschritte ergriffen wurden bzw. inwieweit die Umsetzung der im Mobilitätskonzept enthaltenen Maßnahmen fortgeschritten ist
- warum welche Veränderungen bzw. Verzögerungen eingetreten sind
- welche Wirkungen und Tendenzen zu beobachten sind
- ob es Abweichungen von den gewünschten bzw. erwarteten Wirkungen gab und ob sich daraus ein Bedarf für eine Nachsteuerung ergibt

## 9. Ausblick



# Ausblick

Das integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Bayreuth definiert einen langfristigen Entwicklungspfad in der kommunalen Verkehrs- und Mobilitätsplanung für einen Zeitraum bis über das Jahr 2040 hinaus. Im Vordergrund stehen dabei die aktuellen Herausforderungen im Verkehrssektor, insbesondere die Sicherung der Erreichbarkeit für alle Bürgerinnen und Bürger bei gleichzeitiger Reduzierung der negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs. Diese Ziele münden in dem unter Beteiligung des Lenkungskreises entwickelten Zielkonzept (Kapitel 5) mit dem Leitbild „Mobilität in Bayreuth: sicher für die Menschen, gut für die Umwelt“.

Die Maßnahmenpakete (Kapitel 6) wurden integriert und verkehrsträgerübergreifend entwickelt, sodass die Betrachtung und gezielte Nutzung der gegenseitigen Wechselwirkungen der Maßnahmen einen Kernbestandteil des Mobilitätskonzepts darstellen. Durch die Angebotsaus-

weitung in der Sharing-Mobility, der besseren Vernetzung des Umweltverbundes und einer Anpassung der Infrastrukturen mit Fokus auf den Fuß- und Radverkehr sollen Abhängigkeiten von der privaten Kfz-Nutzung abgebaut werden. Hierzu zählen insbesondere eine sichere und einladende Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur und ein zuverlässiges, leistungsstarkes und gut vernetztes System des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat eines starken Umweltverbundes. Der öffentliche (Straßen-) Raum Bayreuths wird in Zukunft klimaangepasst und barrierefrei sein. Allen Teilen der Bevölkerung kann eine nachhaltige Mobilitätsoption angeboten werden. Plätze und Straßen bieten ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität.

Gleichzeitig steigt die Konkurrenzfähigkeit des Umweltverbundes auch durch die Reduzierung der Attraktivität der privaten Kfz-Nutzung. Insbesondere kurze und innerstädtische Wege, welche gut mit dem Umweltver-

bund zurückgelegt werden können, werden zum Beispiel durch die Weiterentwicklung des Parkraummanagements attraktiver als die Nutzung des privaten Kfz'. Die negativen Effekte durch Wege, die weiterhin mit dem motorisierten Verkehr zurückgelegt werden müssen, werden deutlich gemindert durch eine nahmobilitätsfreundliche Straßenraumgestaltung, die Förderung alternativer Antriebe und eine gezielte Verkehrssteuerung zur Reduzierung der Verkehrsbelastung in sensiblen Bereichen. Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Planung, Kommunikation und Management bilden dabei ein wichtiges verbindendes Element zwischen den Angeboten und dem individuellen Mobilitätsverhalten. Langfristig etabliert sich so eine veränderte und nachhaltige Mobilitätskultur in der Stadt Bayreuth.

# Ausblick

Ein wichtiger Baustein für die Umsetzung ist dabei die Zusammenarbeit mit den einzelnen Akteuren. Deutlich wird, dass die Maßnahmen nur mit einem hohen Personal- und Investitionsaufwand zu bewältigen sind. Dieser Bedarf zur Erreichung der gesteckten Ziele ist vom Stadtrat anzuerkennen. Dabei kommt die Verantwortung (bei einer guten Kooperation und Arbeitsteilung der betreffenden Dienststellen) aber nicht nur der Verwaltung zu, vielmehr ist ein Zusammenspiel zwischen den Akteuren (z. B. Stadtpolitik, Bürgerinnen und Bürger, Verkehrsunternehmen) wichtig, um eine Umsetzung im Planungshorizont zu erreichen. Viele Maßnahmen erfordern ein gemeinsames Vorgehen. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen im ÖPNV, bei denen die Stadt unmittelbar mit anderen Akteuren zusammenarbeiten muss (z. B. Landkreis, VGN, Stadtwerke). Die Beteiligungsformate innerhalb des Erstellungsprozesses des Mobilitätskonzepts haben zudem offenbart, dass durch die

Einbindung der Bevölkerung ein großer Erkenntnisgewinn sowie eine Akzeptanzsteigerung erreicht werden kann. Eine langfristige Strategie ist immer dem Spannungsfeld konkreter und zielgerichteter Maßnahmen auf der einen und der Flexibilität gegenüber sich ändernden gesellschaftlichen, technologischen und rechtlichen Rahmenbedingungen auf der anderen Seite unterworfen. Die aktuelle Veröffentlichung der FGSV zu notwendigen Änderungen zur Erreichung der nationalen und kommunalen Klimaschutzziele deutet auch im Bereich der technischen Regelwerke auf tiefgreifende Änderungen und Paradigmenwechsel hin. Veränderungen sind auch durch Vorgaben seitens der Politik auf EU-, Bundes- und Landesebene zu erwarten. Als aktuelles Beispiel ist hier z. B. die EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie zu nennen, die neue Bedarfe in Bezug auf die Elektromobilität (E-Lademöglichkeiten für Stellplätze bei Neu- und Umbauvorhaben) auslöst. Daher ist das Mobilitätskonzept

stetig auf die Aktualität der gesetzten Standards und Maßnahmen hin zu überprüfen. Die beschriebenen Maßnahmenpakete zeigen einen Weg entsprechend der abgestimmten Ziele auf, sind jedoch offen gegenüber neuen Entwicklungen und sich daraus ergebenden neuen Handlungsoptionen. Das integrierte Mobilitätskonzept darf daher nicht als ein festgeschriebenes Planwerk verstanden werden, sondern muss kontinuierlich überprüft, bedarfsoorientiert angepasst und aktualisiert werden.

# Quellenverzeichnis

- ASTRA – Bundesamt für Strassen (Schweiz) (2015): Fusswegnetzplanung. Handbuch. Bern.
- Bundesanstalt für Straßenwesen (bast) (2022): Kinderunfallatlas 2015-2019. Bergisch Gladbach.
- Deutsches Institut für Urbanistik (difu) (2021): Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (2011): Hinweise für Barrierefrei Verkehrsanlagen (H BVA). Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen GmbH (FGSV) (2015): Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Köln.
- infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)
- Statistische Ämter der Länder (2021): Pendleratlas Deutschland. Online unter: <https://pendleratlas.statistikportal.de/> (zuletzt abgerufen am 11.08.2025)
- Tefft (2011). Impact Speed and a Pedestrian's Risk of Severe Injury or Death (Technical Report). Washington, D.C.: AAA Foundation for Traffic Safety.
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2021): Kommunale Mobilitätskonzepte. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Köln.

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)



**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

**Planersocietät**  
Konrad-Zuse-Str. 1, 44263 Dortmund

Neele Ashölter  
Dennis Jaquet  
Angelo Podeschwa  
Harriet Schröder (Haushaltsbefragung)  
Marc Lowak  
Lili Depka

Fon 02 31 / 58 96 96-0  
[info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)

**Stadt Bayreuth**  
Postfach 10 10 52, 95410 Bayreuth

Ulrich Meyer zu Hellen  
Sebastian Norck  
Maximilian Stöhr  
Alexander Hertrampf

Fon 09 21 / 25 – 14 76  
[mobilitaetskonzept@stadt.bayreuth.de](mailto:mobilitaetskonzept@stadt.bayreuth.de)