

(Nah-) Mobilität in der Stadt Bayreuth

Vortrag im Rahmen der *forum1.5*-
Veranstaltung „Bayreuth neu denken“

Freitag, 16.04.2021, 13 – 15 Uhr
Online-Veranstaltung

1. Ausgangssituation

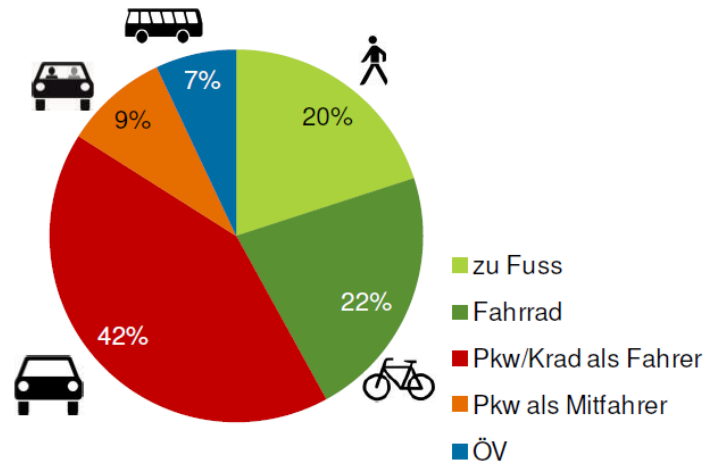
2. Verkehrsplanerische Leitlinien und Impulsprojekte

3. Aktuelle und geplante Projekte

Mobilitätsuntersuchung aus dem Jahr 2015

Verkehrsmittelwahl

- Etwas mehr als die Hälfte der Wege erfolgen mit dem Auto.
- Der Nahmobilitätsanteil (Fuß- und Radverkehr) ist mit 42 % schon relativ hoch, aber weiter ausbaufähig.
- Der ÖV-Anteil ist mit 7 % relativ gering.

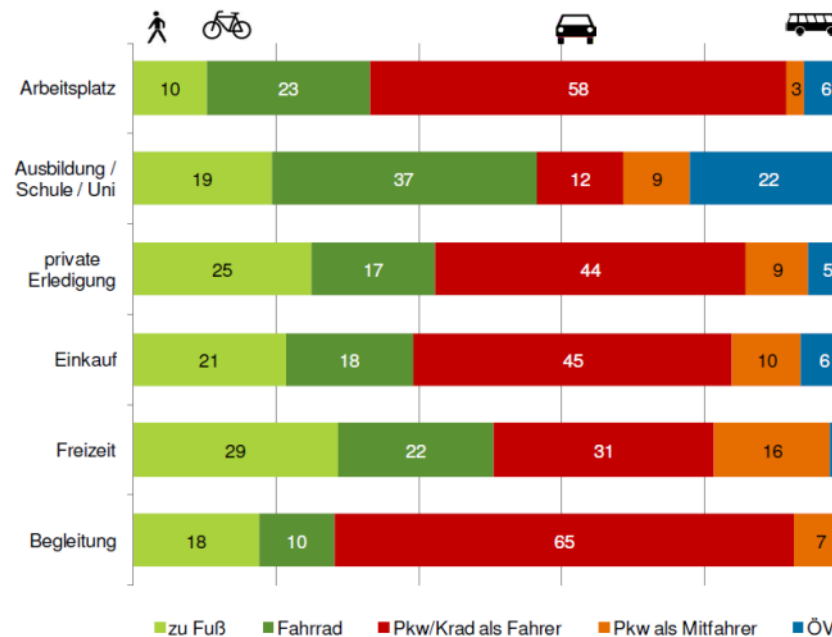


Potenziale zur Stärkung der Nahmobilität

„78 % aller Wege von Bewohnern aus Bayreuth sind nur bis zu 5 km lang. Sie bieten daher ein gutes Verlagerungspotenzial in Richtung des Umweltverbundes. Vier von zehn Wegen zwischen 1-2 km und fast jeder zweite Weg zwischen 2-5 km werden mit dem Auto als Fahrer oder Mitfahrer unternommen. Der Radverkehrsanteil liegt auf diesen kurzen Strecken um 30 %.“

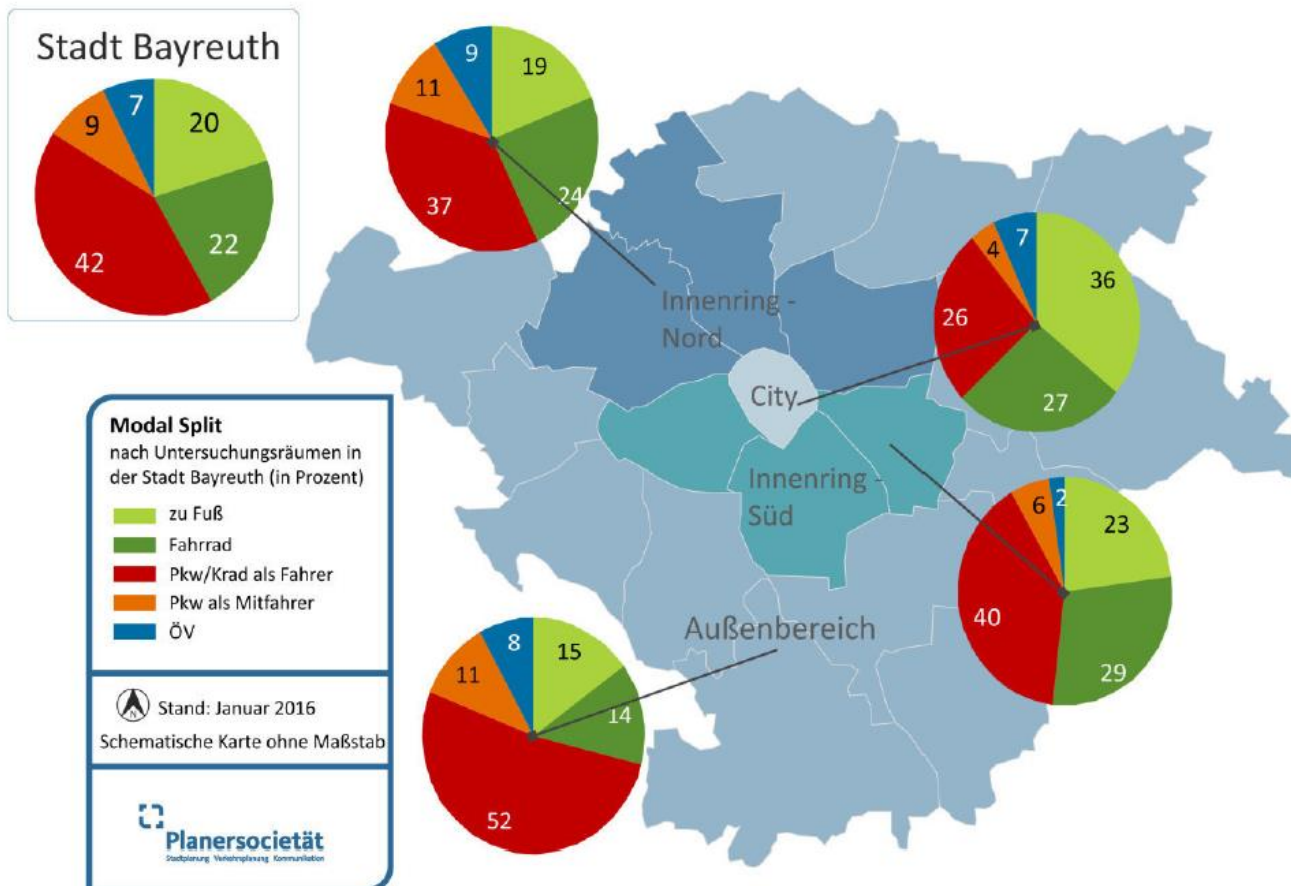
Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

- Arbeitswege weisen einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Pkw-Fahrten auf.
- Schul- und Ausbildungswege haben einen sehr hohen Nahmobilitäts- und ÖV-Anteil.
- Freizeitwege weisen bereits ebenfalls einen durchaus erfreulich hohen Nahmobilitätsanteil (insbesondere einen deutlich überdurchschnittlichen Fußverkehrsanteil) auf.



Mobilitätsuntersuchung aus dem Jahr 2015

Verkehrsmittelwahl nach Untersuchungsräumen



- Bewohner der City weisen erwartungsgemäß aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur und der guten Versorgungssituation den höchsten Nahmobilitätsanteil auf mit mehr als einem Drittel aller Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, und mehr als einem Viertel der Wege mit dem Fahrrad.
- Der MIV-Anteil ist im Außenbereich auf relativ hohem Niveau mit fast zwei Drittel aller Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden.

Quelle: Planersocietät 2016

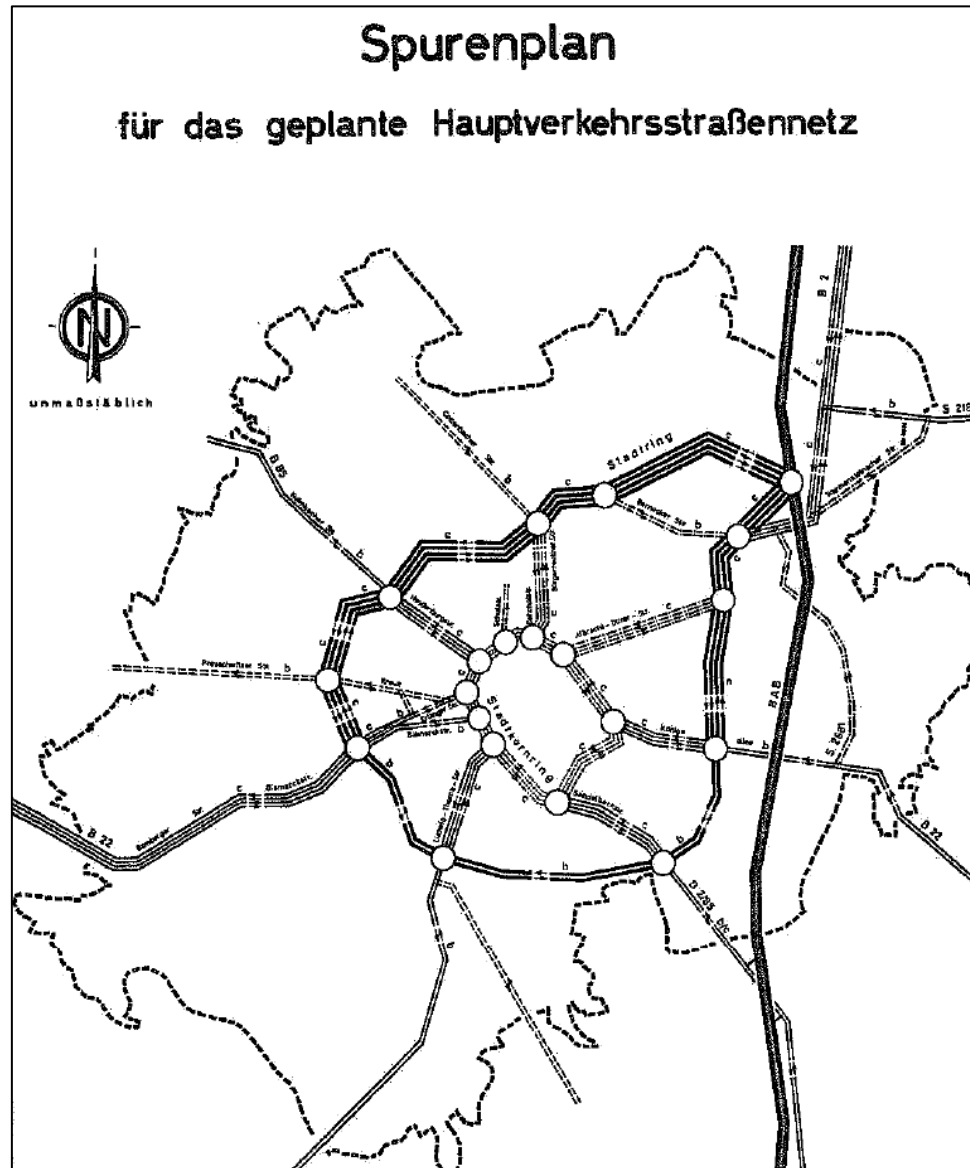
Bayreuth als nahmobilitätsfreundliche Stadt

Potenziale der Nahmobilität

- Mehr Lebensqualität
- Mehr Bewegungsqualität und dadurch mehr Gesundheit
- Mehr Verkehrssicherheit für alle
- Mehr gesellschaftliche Teilhabe
- Mehr Gewinn für Wirtschaft und Tourismus
- Mehr Klima- und Umweltschutz
- Mehr Flächeneffizienz
- ...

Strategien zur Verbesserung der Nahmobilität zielen im Sinne einer **nachhaltigen Verkehrs-entwicklung** insbesondere auf eine **Stärkung des Fuß- und Radverkehrs**, beziehen sich also vor allem auf die Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen für den nicht motorisierten Personenverkehr einschließlich der **siedlungsstrukturellen Voraussetzungen**. Letztlich sind aber **alle Verkehrsarten zu berücksichtigen**, der MIV z.B. hinsichtlich Straßenraumgestaltung, der ÖPNV z.B. in Hinblick auf die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen. (Vgl. FGSV 2014, S. 5)

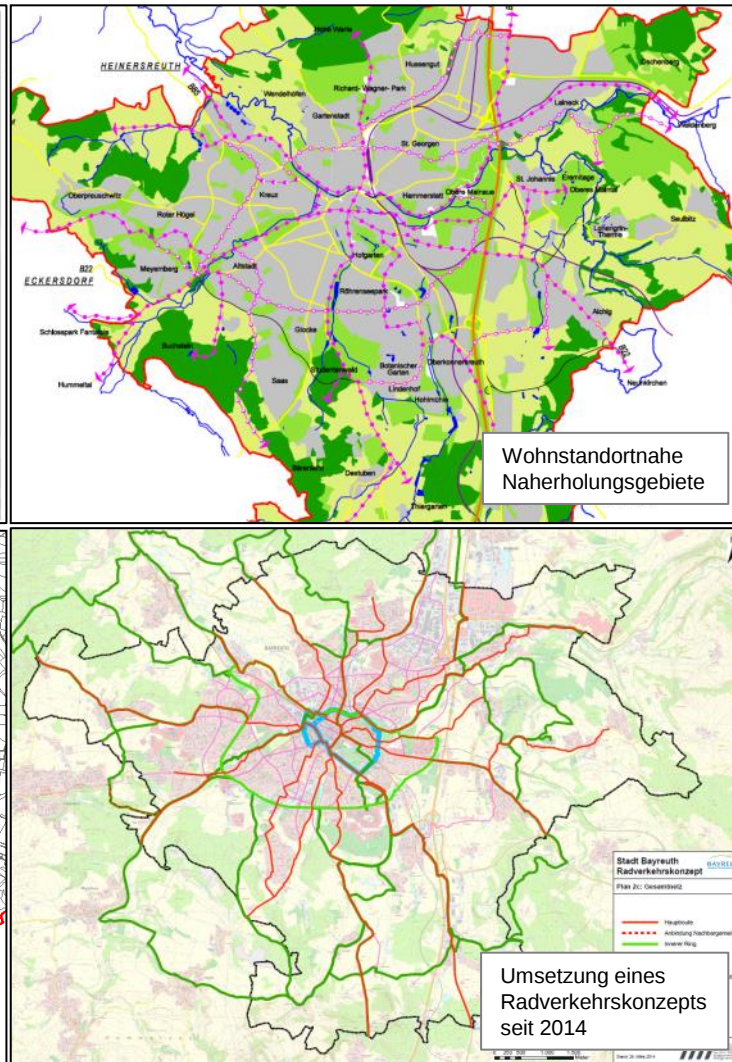
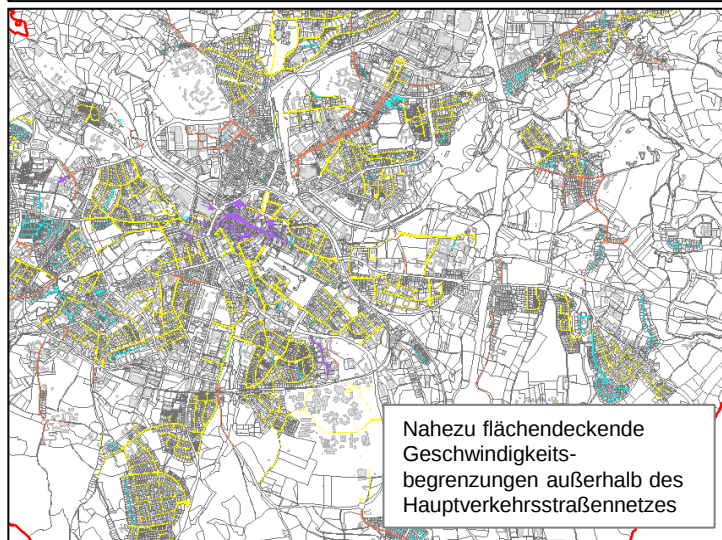
„Autoverkehrsgerechte Stadt der kurzen Wege“



Die angestrebte Stärkung der Nahmobilität steht im Bestand vor der Herausforderung, mit den baulich realisierten Verkehrsnetzen, vorhandenen Verkehrsstrukturen und bestehenden Flächenaufteilungen umgehen zu müssen, die als Folge früherer Planungsprämissen aus der Epoche der autogerechten Stadt einen Ausgangspunkt der aktuellen Verkehrsplanung bilden.

Ausschnitt aus dem
Generalverkehrsplan der
Stadt Bayreuth (1962-64),
Bildband, Karte 87

Die angestrebte Stärkung der Nahmobilität steht im Bestand vor der Herausforderung, mit baulich realisierten Verkehrsnetzen, Verkehrsstrukturen und Flächenaufteilungen umgehen zu müssen, die als Folge früherer Planungsprämissen aus der Epoche der autogerechten Stadt einen Ausgangspunkt der aktuellen Verkehrsplanung bilden.



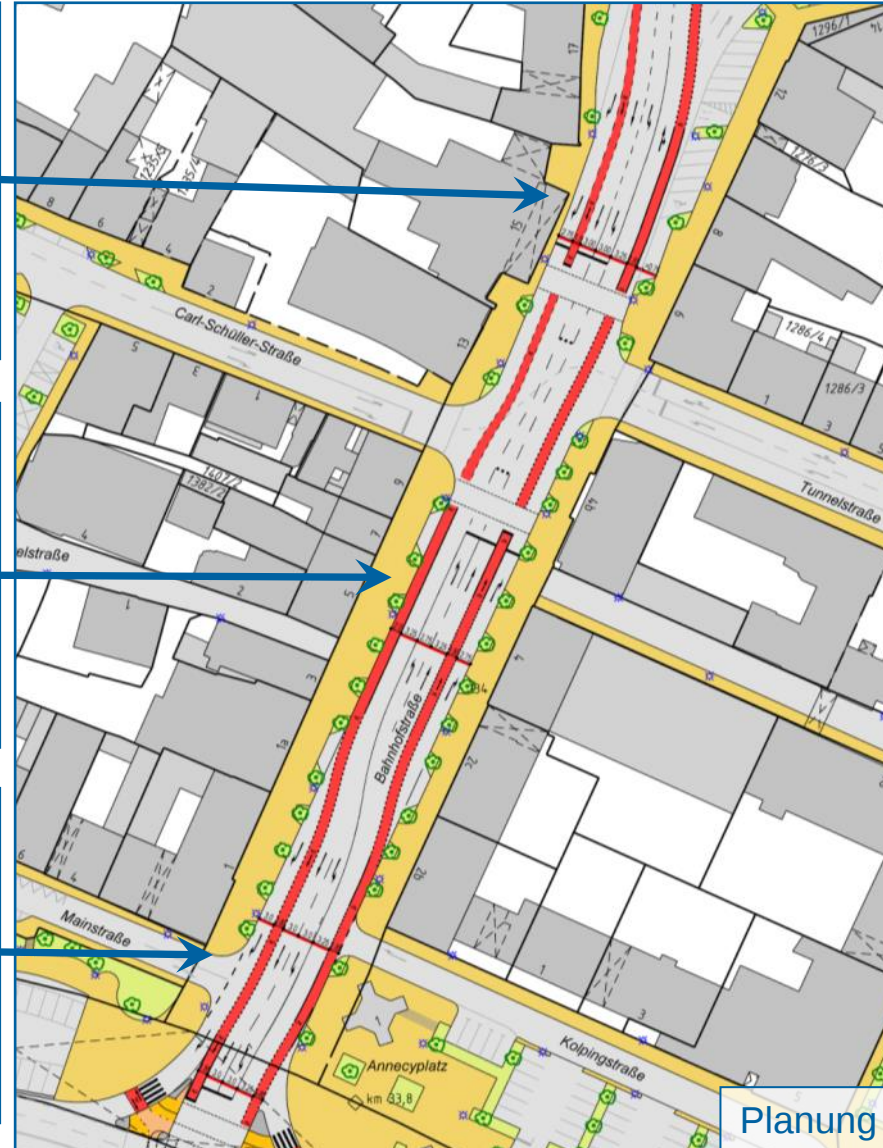
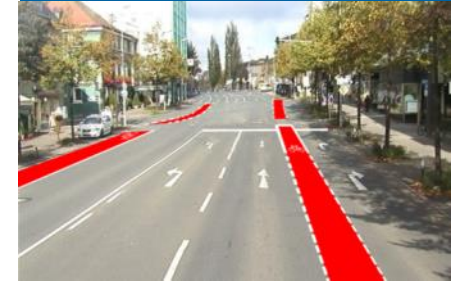
Radverkehrsförderung als Beitrag zur Verkehrsflächenumverteilung



Wesentliche Defizite

- Die Bahnhofstraße hat eine hohe Bedeutung für den Radverkehr (Verbindung Innenstadt-Hauptbahnhof, innerstädtische Anbindungsfunktion für Gartenstadt, Festspielhügel, Hussengut, Hohe Warte), doch Radverkehrsanlagen fehlten bis 2015.
- Gehwege wurden von Radfahrern häufig genutzt aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstraße (ca. 20.000 Kfz/Tag). Folge waren zahlreiche Konflikte mit Fußgängern.

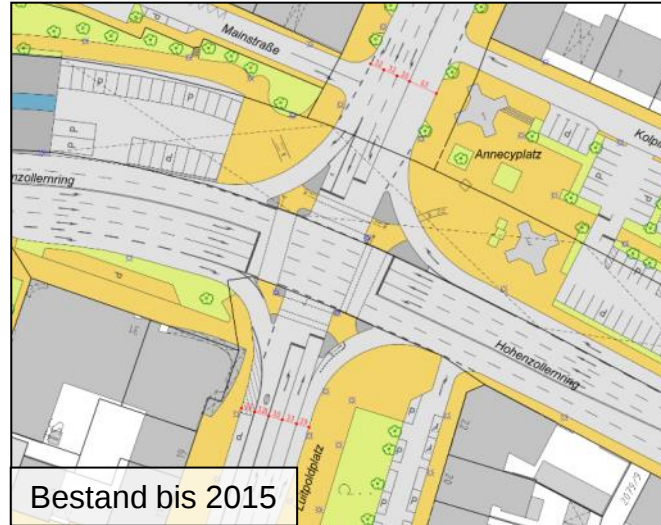
Radverkehrsförderung als Beitrag zur Verkehrsflächenumverteilung



Wesentliche Maßnahmen

- Komplette Neumarkierung des Straßenzuges, u.a. mit Markierung von Radfahrstreifen in beide Fahrrichtungen
- **Aktivierung des vorhandenen Flächenpotenzials zur Optimierung der Verkehrsabläufe und Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Planen in räumlichen und sachlichen Zusammenhängen



Bestand bis 2015



Umgesetzte Planung



Neue Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof (Foto: Andreas Türk)



Radverkehr als System

Die Planung und Umsetzung neuer Radverkehrsführungen erfordert neben der Berücksichtigung weiterer infrastruktureller Aspekte (z.B. Knotenpunktbauten, um Anschluss an das weitere Radverkehrsnetz sicherzustellen) auch begleitende Serviceangebote (z.B. Schaffung von Fahrradabstellanlagen) und Kommunikationsmaßnahmen (z.B. Pressemitteilungen bei veränderten Verkehrsführungen).

Ziele der Verkehrsplanung im Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept



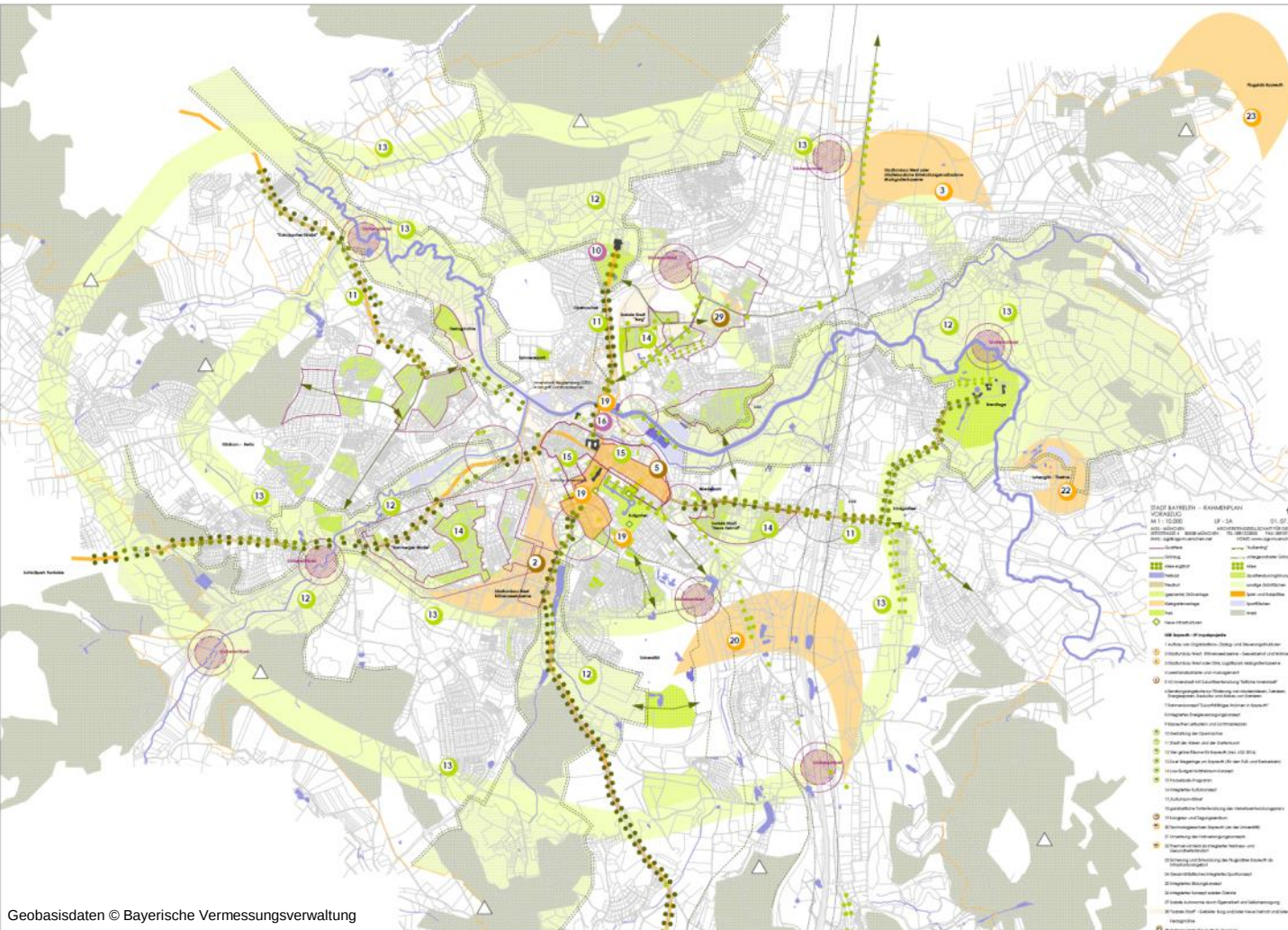
- Möglichst **umwelt-, sozial- und stadtverträgliche Gestaltung** der Mobilität
 - **Klimagerechter** Umgang mit Mobilitätsbedarfen
 - Stärkung der ökologisch sinnvollen **Nahmobilität**
- **„Mobilität für alle“** als Maßgabe für die Verkehrsentwicklung
 - **Teilhabe** an den städtischen Verkehrsangeboten für alle Menschen und Gruppen ermöglichen
 - Verbesserungen für Mobilitätseingeschränkte, Familien mit Kindern und für nicht motorisierte Bewohner der Stadt
- Gute **Erreichbarkeit der Innenstadt und der Quartierszentren sowie der Nahversorgungseinrichtungen und der Naherholungsräume** sicherstellen
- **Sicherung der Funktionen der Stadt** (u.a. als innovativer Wirtschaftsstandort mit entsprechender Verkehrsinfrastruktur)

Das ISEK wurde am 27.05.2009 als städtebauliches Entwicklungskonzept und als Leitlinie der künftigen Stadtentwicklung beschlossen. Es enthält wesentliche Empfehlungen für die künftige städtebauliche Entwicklung Bayreuths, die auf der Basis umfangreicher Fachanalysen formuliert wurden.

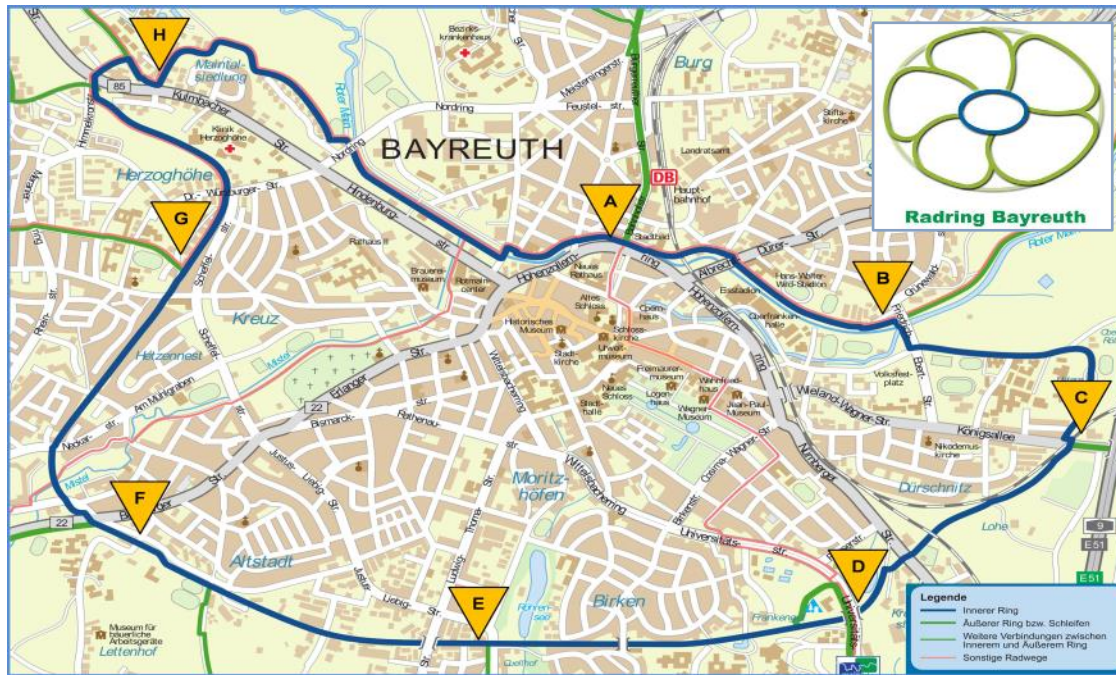
ISEK: Impulsprojekte mit Bezug zum Verkehr



- IP 3: Logistikpark Markgrafenkaserne
- IP 9: Bayreuther Leitsystem und Lichtmasterplan
- IP 10: Aufwertung der öffentlichen Räume entlang der Opernachse
- IP 11: Bayreuth als „Stadt der Alleen und der Gartenkunst“
- IP 13: 2 grüne Ringwege um Bayreuth für den Fuß- und Radverkehr
- IP 18: Ganzheitliche Fortentwicklung des Verkehrsentwicklungsplans
- IP 23: Sicherung und Entwicklung des Flugplatzes Bayreuth als Infrastrukturangebot

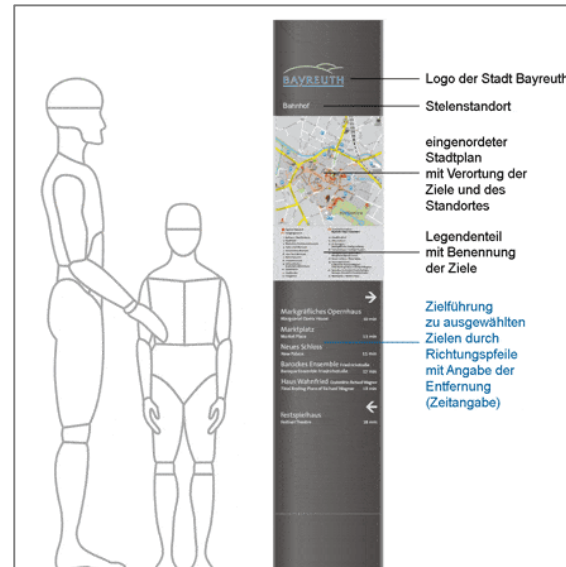
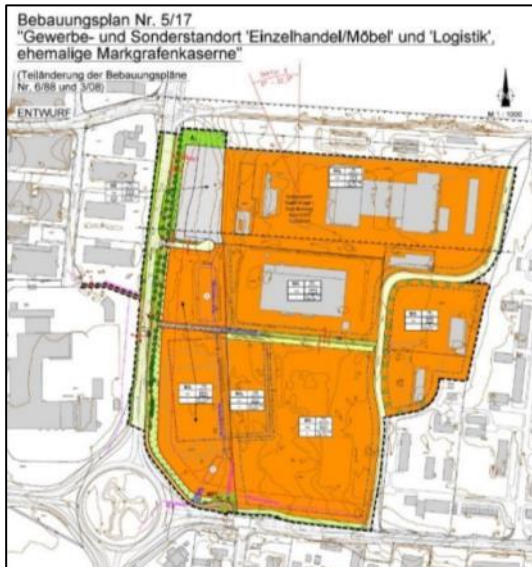


Umsetzung von verkehrlichen Impulsprojekten aus dem ISEK



Beispiele für umgesetzte Impulsprojekte aus dem ISEK

- Radring Bayreuth mit Innerem und Äußerem Ring sowie fünf Schleifen
- Fußgängerleitsystem zu touristischen Zielorten und Haupteinkaufsbereichen in der Innenstadt
- B-Plan 5/17 – Ehemalige Markgrafenkaserne



Radverkehrsförderung

- **Sofortprogramm:** Investive, investitionsvorbereitende und verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur (z.B. Umbau von Knotenpunkten, Markierungen, Herstellung von Abstellplätzen)
- **Öffentlichkeitsarbeit:** Erarbeitung einer Informationskampagne zur Förderung des Radverkehrs
- **Fahrrad-Cityring:** Konkretisierung und Umsetzung unter Beteiligung der Fachverbände
- **Pendlerkonzept:** Erarbeitung eines Streckennetzes und Maßnahmenkatalogs für den Fahrrad-Pendlerverkehr von/nach Bayreuth
- **Fahrradstellplatz-Satzung:** Diskussion eines Entwurfs in den politischen Gremien
- **Abbau von Barrieren und Hindernissen:** Prüfung der Zweck- und Rechtmäßigkeit von Umlaufsperrern, Absenkung von Bordsteinkanten
- **Prüfung von Risikofaktoren:** Prüfung von Verbesserungsmaßnahmen nach Unfällen mit Schwerverletzten und Todesopfern
- **Einbindung der Verbände:** Einbindung von Vertretern von VCD, ADFC und Radentscheid-Initiative in Planungsprozesse (u.a. Kommission für Rad- und Fußwegeplanung)



Bild: pixabay.com

Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen

Aktuelle Trends

- Lastenräder
- Mikromobilität mit E-Scootern
- Multi- und Intermodalität
- Veränderungen in der urbanen Logistik
- Geteilte Verkehre
- ...

Die Verkehrsplanung sollte zukünftige Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen. Dabei sollten auch solche Anforderungen beachtet werden, die unter den aktuell bestehenden Verhältnissen bislang noch nicht realisiert werden.

Mobilitätskonzept

- **Rahmenplan** schaffen für die zukünftige Entwicklung des Verkehrssystems in Bayreuth bis etwa zum Jahr 2035
- Verkehrsmittelübergreifend **Handlungserfordernisse** benennen im Sinne einer **umsetzungsorientierten Mobilitätsstrategie**
- Grundlagen für die Generierung von **Fördermitteln** schaffen
- Erarbeitung durch umfangreichen **Beteiligungs- und Kommunikationsprozess** begleiten



Bild: pixabay.com

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Sebastian Norck (M.Sc.)

Nahmobilitätsbeauftragter

Stadt Bayreuth, Stadtplanungsamt

Neues Rathaus, Luitpoldplatz 13, 95444 Bayreuth

sebastian.norck@stadt.bayreuth.de