





Mobilitätsvision für die Region Bayreuth-Kulmbach

UNIVERSITÄT BAYREUTH | ABTEILUNG STADT- UND REGIONALENTWICKLUNG | PROF. DR. MANFRED MIOSGA











An der "Mobilitätsvision Bayreuth - Kulmbach" wirkten mit:

Hildegard Ackva Nikol privat

Dr. Elisabeth Appel-Kummer Regionalentwicklung

Christoph Batschkat Stadt Bayreuth - Tiefbauamt

Dr. Petra Beermann Universität Bayreuth, Stabsabt. Entreperneurship

& Innovation

Christian Beitlich meiaudo Carsharing

Lukas Büttcher Abgeordnetenbüro Tim Pargent, MdL

Dr. Anja Chales de Beaulieu TechnologieAllianzOberfranken

Michael Cormann Universität Bayreuth

Valentina-Amalia Dumitru Integrationsbeirat der Stadt Bayreuth

Axel Evers Yello Netcom GmbH

Ulrike Färber Planungskosten AGS - München

Peter Findeklee Landratsamt Bayreuth – Tiefbau

Günter Finzel Stadt Bayreuth – Strukturentwicklung

Christopher Fischer Landratsamt Kulmbach – Wirtschaftsoffensive

Urs Grüner TransitionHaus Bayreuth e.V.

Alexander Hanke-Mellby Feuerpfeil Werbeagentur GmbH Co KG

Ingrid Heinritzi-Martin Städträtin Bayreuth, CSU Fraktion

Alexander Hertrampf Stadt Bayreuth – Stadtplanungsamt

Hans-Peter Jander Regierung von Oberfranken

Stephan Jarmer IHK für Oberfranken Bayreuth

Dagmar Keis-Lechner Bezirks- u. Kreisrätin, Bündnis 90/Die Grünen

Urte Kelm Ltd. Baudirektorin, Stadt Bayreuth, Referat Planen

und Bauen

Volkmar Klatt VHS Heinersreuth

Anna Kraus Taxiunternehmen Kraus

Dr. Stefan Kurth Universität Bayreuth

Roman Maier Architekt

Nicola Mattern Bayreuth Marketing & Tourismus GmbH

Sara Mellby Universität Bayreuth

Ulrich Meyer zu Helligen Stadt Bayreuth - Planungsamt

Prof. Dr. Manfred Miosga Universität Bayreuth – Stadt- und Regionalent-

wicklung



Prof. Dr Rolf Monheim Universität Bayreuth – emer.

Robert Müller **Bund Naturschutz Neudrossenfeld**

Sebastian Norck Universität Bayreuth

Astrid Pfitzer **ADFC**

Bernd Rothammel Landkreis Bayreuth - Regionale Entwicklungsagen-

Hanne Sandner Radgarten

Klaus Scherer Landratsamt Bayreuth

Werner Schreiner Stadtwerke Bayreuth

Stephanie Schütz Schütz Reisen GmbH

Jürgen Tesarczyk ADFC KV Bayreuth-Kulmbach

Renate van de Gabel-Rüppel Stadt- und Kreisrätin Kulmbach, Klimaschutzbeauf-

tragte VG Creußen

VCD Kreisverband Bayreuth e.V. Dipl. Phys. Rolf Wahner

Brigitte Wehrfritz Seniorenbeirat Arbeitsausschuss

Gerd Weibelzahl VCD Bayern

Dr. Klaus Wührl-Struller Stadtrat Bayreuth, Bündnis 90/Die Grünen

Stefan Zeuner privat

Jessica Zimmer Universität Bayreuth

Herzlichen Dank für Ihre Zeit und Ihr Engagement!



Inhalt

Präambel	1
Themenfeld 1: Logistik und Wirtschaftsverkehr	4
Themenfeld 2: Fahrrad	5
Themenfeld 3: ÖPNV	7
Themenfeld 4: Zukunftsfähige Nutzung des PKW	9
Themenfeld 5: Bildung und Öffentlichkeitsarbeit	11
Themenfeld 6: Soziale Teilhabe und Barrierefreiheit	13
Themenfeld 7: Fußgänger und öffentlicher Raum	14
Themenfeld 8: Siedlungsstruktur und Planung	15
Anhang: Maßnahmenblätter	17
Impressum und Kontakt	17

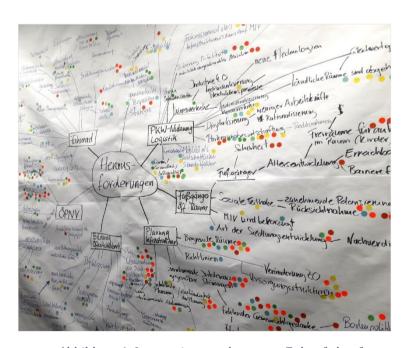


Abbildung 1: Impression aus der ersten Zukunftskonferenz



Präambel

Der Rahmen

Wir befinden uns in einer Phase des tiefgreifenden gesellschaftlichen Umbruchs. Die Grenzen unserer expansiven Wirtschaftsweise werden immer deutlicher. Zahlreiche ökologische Leitplanken, die die Grenzen für eine nachhaltige Entwicklung definieren, werden durchbrochen. Wir erleben eine vielfältige soziale, ökonomische und ökologische Krise. Schon allein die Aufheizung der Erdatmosphäre wird dabei zu einer greifbaren Bedrohung für den Fortbestand der Zivilisation. Um eine katastrophale Verschärfung der Klimakrise zu verhindern, müssen spätestens in den nächsten zwei Jahrzehnten die Treibhausgasemissionen auf Netto-Null gesenkt werden. Die reichen Industrienationen stehen in der Verantwortung, ihren Treibhausgasausstoß noch schneller zu reduzieren und Lösungen aufzuzeigen, wie Wohlstand in Zukunft auch treibhausgasneutral gestaltet werden kann.

Die Klimaforschung formuliert die Notwendigkeit, nach bisher nie dagewesenen politischen Maßnahmen auf allen politischen Ebenen zu suchen und diese rasch umzusetzen, um noch rechtzeitig umsteuern zu können. Die bisherige Klimapolitik ist jedoch nicht in der Lage, die im Pariser Klimaschutzabkommen aus dem Jahr 2015 vereinbarten Ziele einzuhalten. Wirksamere Maßnahmen sind auf allen Ebenen erforderlich. Deutschland verfehlt derzeit seine selbst gesteckten Klimaziele deutlich.

Der Sektor der Mobilität hat in Deutschland seit den frühen 1990er Jahren sogar noch steigende Treibhausgasemissionen verursacht. Der spezifische Treibstoffverbrauch sinkt nicht schnell genug, es wird mehr PKW gefahren mit immer größeren Fahrzeugen. Der Güterverkehr nimmt zu und wird vor allem auf der Straße abgewickelt. Alternative Antriebe setzen sich bisher nicht schnell genug durch. Der derzeitige Strom-Mix sorgt für eine schlechte Umweltbilanz der E-Mobilität. Elektromotoren und Batterien benötigen Rohstoffe, die weltweit unter prekären sozialen und ökologischen Bedingungen gewonnen werden und in absehbarer Zukunft neue Knappheiten erzeugen.

Der Ansatz

Landkreise, Städte und Gemeinden gestalten die Mobilität in erster Linie. Landkreise und kreisfreie Städte sind für den ÖPNV zuständig, die Gemeinden gestalten die Siedlungsstrukturen, die Verkehrsplanung und beeinflussen die Logistik. Sie bestimmen die Qualität des Rad- und Fußverkehrs und prägen so die Rahmenbedingungen für die individuelle Verkehrsmittelwahl entscheidend mit.

Ein großer Teil des Verkehrs in der Region Bayreuth-Kulmbach wird durch Berufsverkehr, Versorgungs- und Freizeitverkehr verursacht. Die Betrachtung der Mobilität in der Region bestehend aus der Stadt Bayreuth sowie den Landkreisen Bavreuth und Kulmbach eröffnet eine neue Perspektive

Handlungsoptionen und innovative Maßnahmen.

Mit den Zukunftskonferenzen Mobilitätsvision für die Region Bayreuth-Kulmbach wurde eine Plattform geschaffen, diese neue Perspektive einzunehmen und Lösungen für die Herausforderungen zu suchen. Es sollten Impulse gegeben werden, die von den Verantwortlichen in Politik, Unternehmen, Institutionen, Verkehrsbetrieben und Verbänden aufgenommen werden können.

Die nachfolgend skizzierte Mobilitätsvision beschreibt aus der Perspektive des Jahres 2030, wie eine realistische Utopie für eine gelungene Mobilitätswende in der Region aussehen könnte. Es sollen Pfade aufgezeigt werden, die in Übereinstimmung mit den Klimazielen des Pariser Abkommens stehen.



Diskussionsleitend sind dabei Berechnungen des Wuppertal-Instituts, das im Auftrag von Greenpeace eine Studie erstellt hat für eine Mobilität in Deutschland, die die Klimaziele des Pariser Abkommens einzuhalten erlaubt. Entsprechend dieser Berechnungen sind folgende grundlegende Veränderungen im Bereich der Mobilität notwendig:

- Eine drastisch reduzierte PKW-Mobilität und eine im gleichen Zuge gesteigerte Nutzung des ÖPNV, des Fahrrads und des Fußgängerverkehrs in den Städten,
- eine deutlich gesteigerte Nutzung des Umweltverbunds im Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr, auch im Stadt-Umland-Bereich.
- ein deutlich verbesserter Ausbau des ÖPNV-Angebots,
- eine Verlagerung des Lieferverkehrs auf die Schiene, eine Elektrifizierung des LKW-Verkehrs im Überlandverkehr (Oberleitungen auf den rechten Spuren der Autobahnen) und "auf der letzten Meile" sowie
- eine deutliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, damit eine deutlich verringerte Zahl der erforderlichen PKW, neue gemeinschaftliche Nutzungsformen (Sharing) und mehr Platz auf den Straßen und im öffentlichen Raum.

Die Mobilitätsvision Bayreuth-Kulmbach versucht aufzuzeigen, dass auf dieser Basis eine komfortable, den Bedürfnissen entsprechende Mobilität möglich und erreichbar ist. Für eine zukunftsfähige Mobilität sind es neben technologischen und infrastrukturellen Aspekten insbesondere kulturelle Veränderungsprozesse, die gestaltet werden müssen. Die Präferenzen und die Muster der Nutzung der Verkehrsträger müssen zugunsten des Umweltverbundes verändert werden.

Wir gehen davon aus, dass sich bis 2030 gesellschaftliche Rahmenbedingungen in eine Richtung verändert haben, die die Gestaltung der Mobilitätswende vor Ort unterstützen. Dies gilt insbesondere für den Einsatz digitaler Technologien, die die Information über Mobilitätsangebote verbessern, die intermodale Koordination von Angeboten optimieren und deren Nutzung erleichtern. Bis 2030 werden sich neue Optionen hybrider Verkehrsträger und neue Nutzungsformen ergeben, die die Grenzen zwischen ÖPNV, MIV und Fahrrad aufgeweicht haben. Die Gewährleistung der Mobilitätsbedürfnisse wird stärker als heute auf alle gesellschaftlichen Gruppen ausgerichtet sein und die Alterung der Gesellschaft aufgegriffen haben. Insbesondere die Bedürfnisse vulnerabler Gruppen werden berücksichtigt. Verkehrsräume werden gemeinschaftlich und geprägt von gegenseitiger Rücksichtnahme genutzt werden wobei die Interessen und Bedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen deutlich im Vordergrund stehen. Jede*r Verkehrsteilnehmer*in wird besser daran gewöhnt sein, unterschiedliche Rollen einzunehmen, Verständnis für die anderen Verkehrsteilnehmer*innen zu entwickeln und entlang der Wegeketten unterschiedliche Verkehrsmittel vielfältig zu nutzen. Die multimodale Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger wird erleichtert worden sein und wird als zentrales Prinzip der integrierten Verkehrsplanung verwirklicht.

Insgesamt wird sich die Lebensweise deutlich in Richtung Nachhaltigkeit entwickelt haben: Konsummuster sind deutlich suffizienter als heute, Produkte haben eine lange Nutzungsdauer und sind reparaturfähig, Wertschöpfungsketten und Stoffkreisläufe sind stärker regional ausgerichtet. Digitale Technologien verändern die Arbeitswelt und ermöglichen eine stärkere räumliche Verbindung von Wohnen und Arbeiten. Insgesamt tragen technologische Neuerungen und gesellschaftliche Veränderungen zu einer deutlichen Reduktion des Verkehrs-



aufkommens bei. Somit wird auch der Wirtschaftsverkehr deutlich verringert sein. Übergeordnete politische Rahmenbedingungen werden so gestaltet sein, dass die wahren Kosten der Verkehrsträger internalisiert werden. Dadurch nimmt die Attraktivität des Umweltverbundes auch in finanzieller Hinsicht stetig zu.

Dabei sind viele der im Folgenden angesprochenen Bausteine sicherlich nicht bis 2030 abschließend erreicht. Die Visionsund Zielbausteine sind so zu verstehen, dass sich bis dahin Denk- und Entscheidungslogiken verändert haben werden und deutlich geänderte Entwicklungsrichtungen schritten werden, wenngleich nicht alles schon erreicht sein wird.













Abbildung 3: Impressionen aus den Zukunftskonferenzen zur Mobilitätsvision Bayreuth-Kulmbach

Abbildung 2: Impressionen aus den Zukunftskonferenzen zur Mobilitätsvision Bayreuth--Kulmbach



Themenfelder:

Auf den folgenden Seiten finden Sie ausgearbeitete Visions- und Zielbausteine der Mobilitätsvision sowie konkreten Maßnahmenblätter in acht Themenfeldern:



Abbildung 3: Die fünf Themenfelder der Mobilitätsvision (eigene Darstellung)

Die einzelnen Bausteine stehen dabei für:

Vision

Beschreibt die konkrete Utopie aus der Perspektive des Jahres 2030

Ziele

Formuliert einzelne Zielbausteine, die die konkrete Utopie detaillierter beschreiben aus der Perspektive des gewünschten Zustands im Jahr 2030

Außerdem finden Sie im Anhang für jedes Themenfeld konkret ausgearbeitete Maßnahmenblätter.

Hintergrund:

Die "Mobilitätsvision Bayreuth-Kulmbach" wurde im Sommer 2019 im Rahmen des Forschungsprojekts "RegioTransform_Implement" und eines W-Moduls des Masterstudiengangs Humangeographie - Stadt- und Regionalforschung entwickelt. Grundlage dafür waren zwei jeweils eintägige Zukunftskonferenzen mit ca. 50 Expert*innen aus verschiedenen Bereichen der Mobilität. Die folgende Vision basiert auf den Ergebnissen der Zukunftskonferenzen.

Weiterlesen: www.forum1punkt5.de/mobilitaetswende



Themenfeld 1: Logistik und Wirtschaftsverkehr Vision



Der Güterverkehr wird zu einem erheblichen Teil auf der Schiene abgewickelt. Dafür wurde in den vergangenen Jahren die Infrastruktur für den schienengebundenen Verkehr in der Region revitalisiert und ausgebaut.

Für den überörtlichen Wirtschaftsverkehr werden in der Region innovative Konzepte für den verbleibenden Straßentransport erprobt z.B. Elektrifizierung des LKW-Verkehrs auf der Autobahn oder mit Brennstoffzellen. Für den Lieferverkehr in den Städten werden neben Lastenfahrrädern beinahe ausschließlich alternative, weitgehend emissionsfreie und belastungsarme Antriebsformen (z.B. E-Carrier) verwendet.

Veränderte Produktionsmuster wie z.B. Share-Economy, Reparaturen und verlängerte Nutzungsdauer führen zu zunehmend regionalen Wertschöpfungs- und Stoffkreisläufen. Neue Produktionsstandorte für beispielsweise 3D-Druck, Kleinserien und lokale Verbrauchsgüter, eine lange Nutzungsdauer der Produkte und eine genügsamere Lebensweise verringern deutlich das Volumen des Wirtschaftsverkehrs.

Ziele

- 1. Zahlreiche Bahnstrecken und Gleisanschlüsse werden revitalisiert. Die wesentlichen Logistikschwerpunkte Bayreuth und Kulmbach verfügen über einen funktionierenden Gleisanschluss. In der Region sind zusätzliche Güterverkehrszentren eingerichtet.
- 2. Kombinierter Personen- und Güterverkehr findet in der Region statt.
- 3. Die Bundesautobahnen A9 und A72 gehörten zu den ersten Strecken, die mit einer Oberleitung für LKW ausgestattet wurden: Neben dem Versuchsfeld für autonomes Fahren gab es ab Mitte der 2020er Jahre einen pilothaften Ausbau mit Oberleitungen für Oberleitungs-

- Elektro-LKWs entlang der A 9 und der A 72 bis Bamberg.
- 4. Eine Logistik-Infrastruktur für regionale Produkte und Lieferanten hat sich etab-
- 5. Experimente mit kleinen, normierten Behältern in der regionalen City-Logistik werden durchgeführt
- 6. In den Städten Bayreuth und Kulmbach sind City- und Logistikzentren (Hubs) zum Umschlagplatz für das Umladen auf E-Transporter (E-Carrier) zur weiteren regionalen Auslieferung ausgebaut.
- 7. An der Universität Bayreuth gibt es einen Schwerpunkt in Forschung und Lehre zu nachhaltiger Logistik.

Konkrete Maßnahme:

Regionale Angebote - Logistikleistungen: Kombitransport, Güter- und Personentransport





Themenfeld 2: Fahrrad

Vision



Das moderne Fahrrad ist das prägende Individual-Verkehrsmittel in den Städten und in den Umlandverkehren. Die bereitgestellte Infrastruktur für den Radverkehr ermöglicht flächendeckend eine bequeme und sichere Nutzung des Fahrrads.

Neue vielfältige Radverkehrstechnologien (E-Bikes, Pedelecs, (Vierrad-)Kabinen-Fahrräder, Lastenfahrräder, Dreiräder, ...) machen das Fahrrad zum generationenübergreifend beliebtesten Verkehrsmittel. Reduzierte PKW-Zahlen und reduzierte Geschwindigkeiten ermöglichen es, dem Fahrrad überall in der Region mehr Raum und mehr Sicherheit zu gewähren.

In allen Kommunen ist eine nutzerfreundliche Radverkehrsinfrastruktur selbstverständlich.

Ziele

- 1. Das Fahrrad wird mittelbar und unmittelbar von allen Generationen als komfortables Verkehrsmittel intensiv und gern genutzt, da es eine umweltfreundliche und gesundheitsförderliche Mobilität gewährleistet.
- 2. Die Straßenverordnung wurde weiterentwickelt und gibt den schwächeren Verkehrsteilnehmern Vorrang. Fahrrad genießt beispielsweise Vorrang vor dem motorisierten Individualver-
- 3. In den Städten sind getrennte Fahrradund Busstreifen auf bisher mehrspurigen Straßen eingerichtet.
- 4. Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung fließen in den Ausbau des Umweltverbundes.
- 5. Zügig befahrbare Radwege verbinden die Städte Bavreuth und Kulmbach sowie die größten Kommunen im Umland und in den Landkreisen.
- 6. Bequeme, sichere, günstige und überdachte Abstellanlagen befinden sich an allen Schnittstellen mit anderen Verkehrsmitteln und an den Zugängen zu Freizeit- und Versorgungseinrichtungen.
- 7. Große Teile des Berufs- und Schulverkehrs werden über das Fahrrad abgewickelt. Die Nutzung des Fahrrads wird von den Behörden, Betrieben und dem Staat aktiv gefördert, indem eine attraktive Infrastruktur bereitgestellt wird.

- Die Stadt- bzw. Siedlungsplanung erlaubt eine sinnvolle Fahrradmobilität.
- 8. Auf kurzen und mittleren Distanzen (bis zu 20 km und darüber hinaus) wird das Fahrrad in seinen unterschiedlichen Formen (Allwetter-E-Bike, Pedelec, Lastenrad) zum prägenden Verkehrsträger in den Städten und in der Region.
- 9. Leihfahrräder sind in allen Kommunen in der Region in vielfältiger Form (Lastenrad etc.) erhältlich. Das Angebot ist insbesondere an sinnvollen Verkehrsschnittstellen üppig.
- 10. Die Fahrradindustrie und -handwerk boomt in der Region.
- 11. Der Radverkehr ist ein zentrales Innovationsfeld, das für neue Geschäftsfelder und Dienstleistungen sorgt. Neue Unternehmen und Organisationen (Verei-Kommunen) bieten Fahrräder und Service-Verträge an.
- 12. Es gibt ein dichtes Netz an Fahrrad-Service- und Ladestationen. Dieses ist intelligent in die digitalen Informationssysteme eingebunden, inklusive Multimodalität.
- 13. An der Universität Bayreuth ist Fahrradmobilität eines der renommierten inter- und transdisziplinären Forschungsfelder.
- 14. Akku- und Ladetechnik, Abstellanlagen, etc. sind in der Region normiert.



- 15. Ganzjahresnutzung und wetterunabhängige Infrastruktur für Fahrräder ist gewährleistet. Eine komfortable Mitnahme des Fahrrads in alle Verkehrsmittel ist möglich.
- 16. Bereits Beschlossenes zur Förderung des Fahrradverkehrs wird zügig umgesetzt, z.B. Beschilderung.

- Begleitetes Fahrradfahren in der Grundschule
- Bonuspunktesystem
- Verbesserung der Mitnahmebedingungen in Bahn und Bus





Themenfeld 3: ÖPNV

Vision



Der Anteil des ÖPNV am Modal-Split hat sich regionsweit vervielfältigt. Busse fahren wie Bahnen mit Vorfahrt, sind regionsweit attraktiv vernetzt und im Umweltverbund insgesamt hervorragend aufeinander abgestimmt. Dadurch stellt der ÖPNV einen wichtigen Teil der Mobilitätskette dar und ermöglicht den Verzicht auf den eigenen PKW.

Der ÖPNV wird in der regionalen und überregionalen Verkehrs- und Bauleitplanung als Priorität anerkannt und ist ausreichend finanziert. Die daraus für die Nutzer*innen resultierenden Gegebenheiten sind attraktiv und sorgen für eine hohe Auslastung der Busse und Bahnen in der Region.

Der ÖPNV wird um neue Formen gemeinschaftlicher Nutzungen von Verkehrsmitteln ergänzt. Der individuelle PKW-Besitz ist deutlich gesunken.

Ziele

- 1. Optimierte Linienführungen im Busverkehr, neue Haltepunkte im Bahnverkehr und verdichtete Takte sorgen insbesondere in den Stadt-Umland-Bereichen für einen Qualitätssprung. Die Haltestellendichte und fußläufige Erreichbarkeit erlauben einen leichten Zugang zum ÖPNV. An den Anschlussstellen sind die Fahrpläne eng aufeinander abgestimmt, um Wartezeiten beim Umsteigen möglichst gering zu halten. Ausbildungs- und Berufsverkehrs sind genauso gut abgedeckt wie Freizeitaktivitäten und Versorgungsfahrten. Die Fuß- und Radwege zum ÖPNV sind attraktiv gestaltet.
- 2. Neue Finanzierungskonzepte sorgen für die notwenigen finanziellen Grundlagen (z. B. ÖPNV-Umlage).
- 3. Ein übergreifendes ÖPNV-Konzept zwischen den Städten und Landkreisen in der Region ist umgesetzt.
- 4. Kinder und Jugendliche fahren bis zum Eintritt in das Erwachsenenleben kostenlos mit dem Bus und Bahn, Auszubildende und Studierende können den ÖPNV zu niedrigen Preisen auch über Regionsgrenzen hinweg nutzen.
- 5. Innovative Angebote ergänzen den klassischen ÖPNV. Die verschiedenen Mobilitätsformen sind durch digitale Informations- und Buchungsmöglichkeiten

- intelligent verknüpft und erlauben auch das Angebot weiterer Leistungen.
- 6. Haltestellen im Bus- und Bahnverkehr in der Region sind barrierefrei ausgebaut und bieten den Wartenden umfangreiche Informationen (z.B. über dynamische Abfahrtsanzeigen) sowie bei allen Witterungen einen angenehmen Aufenthalt bis zur Abfahrt. Die Mobilitätsstationen sind die Schnittstelle zwischen den verschiedenen Verkehrsarten. Standort und Gestaltung dieser Stationen haben eine hohe Aufenthaltsqualität und begünstigen zusätzliche Angebote zur Nahversorgung und Begegnung.
- 7. Die Fahrzeuge des ÖPNV sind altersgerecht eingerichtet und bieten neben ausreichend Sitzplätzen auch angemessene und sichere Abstellmöglichkeiten für die Mitnahme von Rollatoren, Rollstühlen, Kinderwägen und Fahrrädern.
- 8. Für den Freizeit- und touristischen Verkehr ist von den Städten Bayreuth und Kulmbach aus in die angrenzenden Gemeinden der Fränkischen Schweiz, des Fichtelgebirges und des Frankenwaldes an den Wochenenden und in den Schulferien ein attraktives Netz von touristischen Linien eingerichtet. Auf diesen Linien ist die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern möglich.



9. Konzepte gemeinschaftlicher Nutzung wie Carsharing, Ruftaxis, Sammeltaxis

und Bürgerbusse ergänzen den klassischen ÖPNV.

- Neue Finanzierungskonzepte
- Markgrafen-RegioBahn
- Regionalbusverkehr wie Bahnverkehr



Themenfeld 4: Zukunftsfähige Nutzung des PKW

Visionsbaustein



Mit durchschnittlich etwa 330 PKW je 1000 Einwohner*innen gelingt es in der Region, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen attraktiv und bequem zu befriedigen. Die ausschließlich private Nutzung der Fahrzeuge ist mittlerweile in der Minderheit. In neuen Mobilitätsgemeinschaften finden sich Menschen in unterschiedlichen Organisationsformen zusammen und nutzen gemeinsam den PKW und andere Fahrzeuge.

Der Anteil der Elektromobile nähert sich der 50%-Marke. Mithilfe digitaler Technologien lassen sich Nutzungswünsche koordinieren und wirksam planen ("autonomes gemeinsames Fahren"). Dabei befinden sich die Fahrzeuge möglichst dauerhaft im Einsatz. Autonomes Fahren und Digitalisierung wird genutzt, um Mobilität zu verbessern und die Umweltbelastung zu reduzieren.

Der insgesamt reduzierte MIV benötigt nur noch einen Bruchteil der Stellplätze und beansprucht weniger Straßenraum zugunsten umweltfreundlicherer Mobilitätsformen.

Zielbaustein

- 1. In jeder Gemeinde und in jedem Stadtteil gibt es Angebote und Organisationen für die gemeinschaftliche Nutzung von PKW. Es gibt eine stark wirksame Lobby für moderne, ökologische und soziale Mobilität.
- 2. In allen größeren Unternehmen und Behörden sowie öffentlichen Einrichtungen werden Fahrgemeinschaften, Sharing-Initiativen und der Umweltverbund aktiv gefördert. Es gibt günstige Bedingungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.
- 3. Die kommunalen Gebietskörperschaften sind zu 100 % postfossil mobil und teilen ihren Fahrzeugpool übergemeindlich in Sharing-Initiativen.
- 4. Neue gemeinschaftliche Nutzungsformen sind bei PKW-Neuanschaffungen die Regel.
- 5. Seit 2025 werden im regionalen Autohandel keine Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mehr verkauft.
- 6. Neue Unternehmensformen kombinieren die Erzeugung von erneuerbarem Strom mit Elektromobilität.
- 7. Neue Mobilitätsdienstleistungsunternehmen ergänzen den schrumpfenden klassischen PKW-Sektor (Handel und

- Werkstatt) und sorgen für neue Arbeitsplätze.
- 8. Autonomes Fahren ist eine Insellösung für bestimmte Strukturen, insbesondere der Vernetzungsinfrastruktur.
- 9. Durch das schrumpfende Mobilitätsaufkommen finden Rückbaumaßnahmen von Parkflächen statt. Das freigewordene Raumvolumen wird zum Wohle der Bürger*innen für Kreativzentren und Umweltschutz genutzt.
- 10. Integrierte nachhaltige Mobilitätskonzepte und -technologien bilden einen Forschungsschwerpunkt an der Universität Bavreuth.
- 11. An zentralen Sharingpoints (Mobilitätsstationen) werden PKWs abgegeben bzw. zur Nutzung bestellt und abgeholt. Dort wird der Umstieg auf andere Verkehrsmittel ermöglicht (z.B. Leihfahrrad, Bus, Bahn).
- 12. Die Zahl der Parkplätze in den Innenstädten ist auf ein Drittel reduziert. Die freigewordenen Flächen stehen u.a. für Bus- und Fahrradstreifen, urbanes Gärtnern oder andere Nutzungen zur Verfü-
- 13. Die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist gut ausgebaut und läuft zu 100



- % mit Strom aus erneuerbaren Energien.
- 14. Bei neu erschlossenen oder in Nachnutzung neu aufgebauten Wohngebieten wird auf eine möglichst autofreie Erschließung geachtet.
- 15. Die Nutzung des PKWs für Versorgungsfahrten ist aufgrund von Parkgebühren
- auf den Stellplätzen der Einzelhandelseinrichtungen und aufgrund vorhandener Alternativen (z.B. Lastenräder) unattraktiver geworden.
- 16. Innovative E-Bikes (Allwetter-E-Bikes, 3 oder 4-Rad-Konzepte mit Kabine) stellen eine attraktive Alternative zum klassischen **PKW** dar.

- Sektorenkopplung Energie-Mobilität: regionale, erneuerbare Energieversorgung
- Integration des geteilten und des privaten PKW in die Multi- und Intermodalität



Themenfeld 5: Bildung und Öffentlichkeitsarbeit

Visionsbaustein



Durch eine der Gesamtvision angepasste, zeitgemäße Kommunikations- und Bildungsstrategie wird die Bevölkerung zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote motiviert. Es herrscht ein tolerantes Verkehrsklima, die Reduzierung von Verkehr ist dabei erheblich vorangeschritten.

Über eine koordinierte Öffentlichkeitsarbeit werden die Bürgerinnen und Bürger in der Region über verschiedene Medien und Kanäle stets gut über Mobilitätsangebote und -konzepte informiert. Die Vermittlung von Wissen über die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Mobilitätswende bestimmt seit 2020 die Kommunikationsstrategie der Kommunen, der Verkehrsbetriebe und von Unternehmen und Einrichtungen.

Alle regionalen Bildungseinrichtungen bieten entsprechende Informationsangebote an und verfolgen eine gemeinsame und abgestimmte Strategie der Bildung für nachhaltige (Mobilitäts-)Entwicklung.

Zielbaustein

- 1. Ein regionaler Mobilitätsrat koordiniert die Öffentlichkeitsarbeit und berät die kommunalpolitischen Entscheidungsgremien in Fragen der Verkehrspolitik.
- 2. Die Kommunen, ihre Betriebe (Stadtwerke etc.) und Einrichtungen (Wirtschaftsförderung, Kulturförderung, Tourismusförderung) werben in ihrer Außendarstellung und Öffentlichkeitsarbeit für umweltschonende Mobilität und richten eigene Mobilitätsmanagements ein.
- 3. Die Kommunen bieten ihren Bürger*innen genauso wie Mobilitätsdienstleister ihren Kunden eine regional abgestimmte Mobilitätsberatung und andere Informationsangebote.
- 4. Schulen und Erwachsenenbildungseirichtungen bieten attraktive Angebote und Projekte zur Veränderung der Mobilitätsmuster und zur Förderung der Mobilitätswende.

- 5. Interessierte (Entscheidungsträger, etc.) erhalten die Möglichkeit Fortbildungsangebote zu nutzen.
- 6. Es besteht Transparenz über die Gesamtkosten verschiedener Mobilitätsangebote.
- 7. Öffentlichkeitswirksame Anreize (Fußgängerpreis) fördern den Wandel zur postfossilen nachhaltigen Mobilität.
- Kommunen, größere Betriebe und Einrichtungen (Behörden, Krankenhäuser, Universität etc.) tauschen sich über Möglichkeiten zur Förderung der Mobilitätswende regelmäßig aus.
- Betriebe bieten Ihren Mitarbeiter*innen umfangreiche Angebote zur Mobilitätsberatung und koordinieren sich überbetrieblich.
- 10. Durch eine vorbereitende Öffentlichkeitsarbeit und den Ausbau von günstigen Alternativen ist Akzeptanz für einschneidende preispolitische Entscheidungen gegenüber dem MIV deutlich gewachsen.



- Entwicklung und Bereitstellung von PR-, Bildungs-, und Kommunikationstools
- Einrichtung eines Think Tanks
- "Train the trainers" zur Veränderung der Mobilität...? und zur Förderung der Mobilitätswende





Themenfeld 6: Soziale Teilhabe und Barrierefreiheit

Visionsbaustein



Mobilität wird in der Region aus der Perspektive der vulnerablen Gruppen (Kinder, ältere Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, ohne Autobesitz oder mit geringen Einkommen und immobile Menschen) gedacht und geplant.

Materielle und immaterielle Barrieren werden systematisch identifiziert und schrittweise beseitigt. Die vielfältigen Zugänge zu Mobilität gestalten sich barrierefrei und orientieren sich besonders auch an den Bedürfnissen vulnerabler Gruppen.

Im öffentlichen Raum herrscht Toleranz und gegenseitiger Respekt.

Zielbaustein

- 1. Die Aspekte der Teilhabechancen und der Barrierefreiheit sind in allen Feldern der Gestaltung der Mobilität selbstverständlich
- 2. Öffentliche Räume sind mit hoher Aufenthaltsqualität, sicher und für den Umweltverbund teilhabegerecht gestal-
- 3. Die Zugänge und Nutzung von öffentlicher Mobilität (z.B. Leihräder, Haltstellen für Bus und Bahn) sind kurz, barrierefrei und sozialverträglich gestaltet.
- 4. Die Infrastruktur für Kommunikationsprozesse und Informationsangebote

- sind barrierefrei und für die Inanspruchnahme geeignet
- 5. Die Zugänge zu öffentlichen Einrichtun-Versorgungseinrichtungen Dienstleistungsangeboten sind nah, barrierefrei und teilhabegerecht (z.B. Transition Haus, Stadtteilbüro, Bürgerbegegnungsstätte).
- 6. In der Region und in den Kommunen wird ein abgestimmter "Aktionsplan Inklusion" mit einem Schwerpunkt auf den Bereich Mobilität umgesetzt.
- 7. Durch Beleuchtung und weitere Maßnahmen sind öffentlichen Räume angstfrei gestaltet.

- Verkehrsentwicklungsplan Umweltverbund optimiert
- Inklusionsplan/Beirat Stadt Bayreuth





Themenfeld 7: Fußgänger und öffentlicher Raum

Visionsbaustein



Zu Fuß gehen ist in der Region eine wesentliche Säule der Nahmobilität und wird auf vielfältige Art und Weise belohnt. In den Dörfern ist eine fußläufige Nahversorgung wieder häufig möglich, in den Wohngebieten ist die Straße Raum für Fußgänger*innen.

Der öffentliche Raum ist Aufenthalts- und Bewegungsraum für Menschen, die sich zu Fuß fortbewegen. Die Aufenthaltsqualität und der Erlebnisraum ist durch deutlich rückgebauten PKW-Parkraum enorm gestiegen.

Zielbaustein

- 1. Die Straßen und öffentlichen Räume in der Region sind optimal für den Umweltverbund gestaltet, die dominante Präsenz des PKW überwunden. Eine Neuverteilung des öffentlichen Raumes zugunsten der Fußgänger*innen hat stattgefunden.
- 2. Straßenräume in (reinen) Wohngebieten sind größtenteils als "Shared Space" und Spielstraßen gestaltet.
- 3. Zu Fuß gehen wird auf verschiedenen Ebenen vielfältig belohnt. Es existiert ein direktes, flächendeckendes Wegenetz.
- 4. Die Möblierung im öffentlichen Räumen orientiert sich an den Bedürfnissen der Fußgänger*innen und unterstützt sie

- (z.B. durch Rastmöglichkeiten mit Bänken in ausreichender Anzahl und Qualität wie etwa schattige Plätze).
- 5. Eine Lobbyorganisation vertritt die Interessen der Fußgänger*innen in der Region und in den Kommunen wirkungsvoll.
- 6. Grünanlagen und öffentliche Räume ersetzen zahlreiche PKW-Stellplätze, erhöhen die Aufenthaltsqualität und sorgen für ein ausgeglicheneres Mikroklima.
- 7. Ampelschaltungen bevorzugen den Fußgänger*innenverkehr.
- 8. Es gibt bedürfnisgerechte und sichere Querungsmöglichkeiten.

Konkrete Maßnahme:

Umgestaltung von öffentlichem Raum





Themenfeld 8: Siedlungsstruktur und Planung

Visionsbaustein



Das Leitbild der multimodal mobilen, menschen- und umweltgerechten Stadt prägt die Siedlungsentwicklung seit den frühen 2020er Jahren.

Die notwendigen Infrastrukturen zur Stärkung der umweltverträglichen und gemeinschaftlich genutzten Verkehrsmittel werden vorrangig geplant und realisiert, MIV-fördernde Haltungen in Politik und Planung sind überwunden und entsprechende Bestimmungen sind beseitigt. Vorbehalte aus der Bevölkerung bezüglich Störungen sind Toleranz gewichen, dadurch können neue Mischungen von Nutzung und Funktionen realisiert werden.

In der Region dominiert wieder eine kompakte und leistungsfähige Siedlungsentwicklung. Die Konzentration auf die Innenentwicklung und die Revitalisierung von Leerständen sorgen für vitale und attraktive Ortskerne, die vielfältige Dienstleistungen und Versorgungsmöglichkeiten anbieten. Auch in den Dörfern dominiert der Umweltverbund den Alltagsverkehr.

Neue Formen der Verbindung von Wohnen und Arbeiten, Versorgung und Freizeitaktivitäten reduzieren den Verkehr in der Region.

Zielbaustein

- 1. Die Kommunen in der Region betreiben erfolgreich qualifizierte, klimagerechte Innenentwicklung und haben vitale Ortskerne.
- 2. Die Kommunen verwirklichen ein interkommunal abgestimmtes Konzept der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung (Gewerbe, Wohnen, Versorgung, Arbeiten, Freizeit) mit Schwerpunkt auf dem Ausbau der Infrastruktur für den Umweltverbund. Jede Kommune erarbeitet, verwirklicht und bewirbt eine integrierte Strategie zur Stärkung des Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer. ÖPNV, gemeinschaftliche Mobilitätsformen).
- 3. Kommunen, Wirtschaft, Verkehrsbetriebe, Wissenschaft und Zivilgesellschaft

- agieren und kooperieren konstruktiv bei der Umsetzung der Mobilitätswende.
- 4. In Stadt und Land gibt es ein dichtes Netz an lebendigen und funktionalen Orten (z.B. Co-Working Spaces für wohnortnahes Arbeiten.
- 5. Die Region verfügt über ein dichtes Netz Mobilitätsstationen (intermodale Knotenpunkte). (Best Practice, Fußgängererreichbarkeit von Haltestationen, Ermöglichung von multimodalen Mobilitätsketten)
- 6. Nicht benötigte Verkehrsflächen wurden zurückgewonnen und in qualitätsvolle öffentliche Räume mit hoher Priorität für Umweltverbund und Grünflächen umgewandelt.

- Mobilitätsstationen. Mobilitätsdrehscheibe Ausbaustufe
- Rückbaumaßnahmen: Rheinstraße Bayreuth
- Mobilitätsstation "ländlicher Raum": Altenplos







Anhang: Maßnahmenblätter

Themenfeld 1: Logistik und Wirtschaftsverkehr



Regionale Angebote – Logistikleistungen: Kombitransport, Güter- und Personentransport

Welche Zielbausteine werden erfüllt?	- 2,3
Beschreibung	 Einrichtung von überbetrieblichen, unabhängigen Güterverkehrszentren bzw. Güterhubs verteilt auf regional sinnvolle Standorte (Nutzung B2) Fahrten in Innenstadt müssen reduziert werden Sämtliche Logistikgüter Nukleus Rotmaincenter/Innenstadt eventuell Ausweitung auf gesamte Stadt Analog dazu Umsetzung in Kulmbach
Umsetzungsschritte	 Definitionen der Standorte Anschließend Roll Out Runder Tisch" (Stadt, IHK, City Management, Einzelhandelsverband) →eventuell Sofortmaßnahmen
Start und Dauer	2020 bis ca. 2035Pilotprojekt ca. 2025
Gesamtkosten Schätzung	
Finanzierung	Alle LogistikunternehmenStaatliche Förderung, Fonds
Beteiligte Akteure	 Logistikdienstleister, Staat, Systemintegrationen, City Logistik Management
Wer ist verantwortlich?	- Wird definiert nach Ausschreibung
Hebelwirkung/ Synergien mit anderen Maßnahmen	
Anmerkungen z.B. Lösungsansätze zur Über- windung von Hindernissen	 Bündelung der "last mile" zur Reduzierung von Verkehr Reduzierung des Autos → Verschiebung der täglichen Versorgung an Dienstleister



Themenfeld 2: Fahrrad



Begleitetes Fahrradfahren in der Grundschule (+ggf. 5./6. Klasse)

Welche Zielbausteine werden erfüllt?	- 1,7,8
Beschreibung	 Knotensammelpunkte → gemeinschaftliches Fahrradfahren zur Schule Individuelle Anfahrt zu Sammelpunkten
Umsetzungsschritte	Geeignete Begleiter findenRoute planenSicherer Transport von Schulsachen
Start und Dauer	Sommerferien: Begleiter findenBeginn Schuljahr
Gesamtkosten Schätzung	
Finanzierung	Gepäcksystem (Lastenrad)Fahrrad
Beteiligte Akteure	- Eltern, Schule, Schüler, Ehrenamtliche
Wer ist verantwortlich?	- Eltern (Elternbeirat) als Plattform
Hebelwirkung/ Synergien mit anderen Maßnahmen	- Fahrradfahren von morgen
Anmerkungen z.B. Lösungsansätze zur Über- windung von Hindernissen	- Haftungsfragen sind zu klären



Bonuspunktesystem	
Welche Zielbausteine werden erfüllt?	- 1, 8, 12
Beschreibung	 "Fahrradmeilen" sammeln → Bonuspunktesystem Punkte beim Einkaufen o.ä. sammeln Heftchen/Digital (App) →Rabatte/Belohnungen
Umsetzungsschritte	 Kooperationspartner finden (z.B. Supermärkte) Kommunikation: werben bei Supermärkten und Endkunden als umweltfreundlich
Start und Dauer	- Theoretisch sofort
Gesamtkosten Schätzung	- Entwicklung App, Rabatte
Finanzierung	Privat (Unternehmen)Ggf. staatliche Subventionierung
Beteiligte Akteure	- Supermärkte, Kunden, Plattform, andere Kooperations- partner, Arbeitgeber
Wer ist verantwortlich?	- Plattform -
Hebelwirkung/ Synergien mit anderen Maßnahmen	- Motivation Fahrrad zu fahren: Geldsparen und Gesund- heitsförderung
Anmerkungen z.B. Lösungsansätze zur Über- windung von Hindernissen	- Datenschutz



Verbesserung der Mitnahmebedingungen in Bahn und Bus	
Welche Zielbausteine werden erfüllt?	- 1, 12
Beschreibung	- mehr und flexibleren Raum in ÖPNV für Fahrradmitnahme schaffen (insbesondere Linienbusse und Regionalbahn)
Umsetzungsschritte	Kriterien für Neuanschaffungen erneuernBedarf klären
Start und Dauer	- längerfristig
Gesamtkosten Schätzung	- siebenstellig
Finanzierung	 Fördermittel von: Staat, Bund, Landkreise, Kommunen, Europäische Union
Beteiligte Akteure	ÖPNV, Bus, Landratsämter, FreistaatEntwicklung an Universität
Wer ist verantwortlich?	- Verkehrsanbieter
Hebelwirkung/ Synergien mit anderen Maßnahmen	GanzjährigkeitReichweite und Attraktivität
Anmerkungen z. B. Lösungsansätze zur Über- windung von Hindernissen	



Themenfeld 3: ÖPNV



Neue Finanzierungskonzepte – Basisfinanzierung (zusätzlich zu derzeit bestehenden): Teil 1

Welche Zielbausteine werden erfüllt?	- 2
Beschreibung	 ÖPNV ist Daseinsvorsorge → benötigt Grundsicherung. Zum Beispiel: Grundsteuer: ein Teil derer fließt in ÖPNV (analog zu Erschließungsbeitrag) Angelehnt an modernes Ver- und Entsorgersystem: jede*r Haushalt/Wohneinheit zahlt. ÖPNV-Abgabe wie Grundgebühr/Anschlussgebühr Pro-Kopf (mit Sozialausgleich) Finanzielle Umschichtung: Einnahme aus Parkbewirtschaftung, Parkplatzablöse zu 100% in den ÖPNV, bei Parkraumerstellungsabgabe, PKW-Zulassungsabgaben für den ÖPNV
Umsetzungsschritte	 Eingabe in politische Gremien, z.B. Bürgeranfrage,- begehren oder Briefe an politische Parteien/Mandatsträger, etc. Beratung in Ratssitzungen und anschließend Beschlüsse fassen Umsetzung durch Verwaltungen Jährliche Berichtspflicht
Start und Dauer	- Ab sofort
Gesamtkosten Schätzung	- Nahezu kostenfrei
Finanzierung	
Beteiligte Akteure	- Bürger, politische Mandatsträger und Verwaltungen
Wer ist verantwortlich?	- Mitwirkende der Mobilitätskonferenz mit Unterstützung der Universität Bayreuth
Hebelwirkung/ Synergien mit anderen Maßnahmen	- Eingesparter Flächenverbrauch des rückgängigen Verkehrs zugunsten städtebaulicher Maßnahmen
Anmerkungen z.B. Lösungsansätze zur Über- windung von Hindernissen	- Akzeptanz der Notwendigkeit einer Verkehrswende mit dem Ziel Klimaschutz



Markgrafen – RegioBahn		
Welche Zielbausteine werden erfüllt?	- 1 (optimierte Linienführung, im Busverkehr neue Halte- punkte, im Bahnverkehr verdichtete Takte sorgen in Stadt und Umlandbereich für höhere Qualität.)	
Beschreibung	 Neue Markgrafen-Regio-Bahn: 30-Minuten-Takt durch überlagerte Regio-Bahnen: Lichtenfels – Kulmbach – Bayreuth – Pegnitz - (Neuhaus) Lichtenfels – Kulmbach – Bayreuth – Kirchenlaibach - Weiden Weidenberg – Bayreuth - Pegnitz Weidenberg – Bayreuth – Kirchenlaibach - Marktredwitz Neue Haltepunkte: Kauerndorf Bayreuth – Industriegebiet/Hussengut Bayreuth – Hofgarten/Dürschnitz Bayreuth - Universität Bayreuth - Wolfsbach Bayreuth - Schulzentrum 	
Umsetzungsschritte	 Planung neuer Haltepunkte Prioritätensetzung: Standorte mit größtem Fahrgastpotenzial Einführung neuer Marke "Markgrafen-REGIOBAHN" Bei Inbetriebnahme: 1/2 – Stunden Takt 	
Start und Dauer	Planung sofortInnerhalb von 10 Jahren 5 neue Haltepunkte	
Gesamtkosten Schätzung	 Betrieb: 80x32x364 = 1.000.000kmx12= 12 Mio. € Kostendeckung: 50% = 6 Mio. € Investition 0,5 - 4 Mio. €/H. → 6 Mio. € 	
Finanzierung	 Staatshaushalt für Investitionen kommunalstädtische Begleitmaßnahmen für Bestellung der Verkehrsdienstleistungen 	
Beteiligte Akteure	 BEG (Bayerische Eisenbahn Gesellschaft) Politik Fahrgastverbände Stadt Bayreuth Agilis 	
Wer ist verantwortlich?	BEG für Bestellung der VerkehrsleistungenKommunen für Bauleitplanung	
Hebelwirkung/ Synergien mit anderen Maßnahmen	 Entlastung von Schulbusverkehr → Spitzenlast mit Halte- punkten in der Nähe von zwei Gymnasien, Mittelschule und Berufsschule 	
Anmerkungen z. B. Lösungsansätze zur Über-	 Zustimmung der lokalen und regionalen politischen Gremien Gemeinsame Stimme und Auftritt gegenüber Bayerischer 	



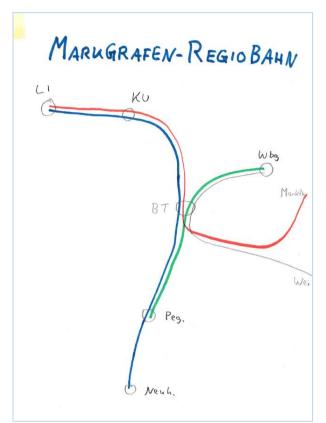


Abbildung 4: Skizze aus der Zukunftskonferenz



Abbildung 5: Skizze aus der Zukunftskonferenz

Regionalbusverkehr wie Bahnverkehr		
Welche Zielbausteine werden erfüllt?	- 1	
Beschreibung	 Alle Orte der Region im Stundentakt anbinden Die geschieht unter Berücksichtigung der Anschlüsse an Bahn und andere Busse Die Orte, die sich in diesem Rahmen nicht anschließen lassen, werden per Ruftaxi stündlich angebunden 	
Umsetzungsschritte	 geographische Bestandsaufnahme Beteiligung der Gremien und Bürgerbefragung mögliche Routen eruieren Priorisierung der Umsteigepunkte Planung anhand eines mathematisch-geographischen Modells Ergebnis: Definieren, wo Linien und wo Ruftaxis sinnvoll sind 	
Start und Dauer	sofortDauer der Planung: 2 Jahre	
Gesamtkosten Schätzung	- schätzungsweise 10 Mio. € für Betrieb und Infrastruktur	
Finanzierung	 Grundsteuer erhöhen und diesen Anteil umlegen Bis zum Ende der Berufsausbildung verpflichtendes Solidartickets (wie bereits bei Studenten) Zielgruppenorientierte Ganzjahreskarten → dadurch entsteht eine bessere Auslastung 	
Beteiligte Akteure	- Bauunternehmen, Fahrgastverbände, Politik, Verwaltung, Bürger*innen, Gremien	
Wer ist verantwortlich?	- Landkreis, Regierung von Oberfranken, Stadt Bayreuth	
Hebelwirkung/ Synergien mit anderen Maßnahmen	Wenn mehr Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen hat das zur Folge, dass - weniger CO2 ausgestoßen wird - mehr Lebensqualität für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen entsteht - weniger Kosten für Parkhäuser entstehen - Parkflächen zu Begegnungsräumen umgestaltet werden können	
Anmerkungen z. B. Lösungsansätze zur Überwindung von Hindernis- sen	 mehr Raum für Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen Bewerbung in z.B. öffentlichen Amtsblatt eventuell zu Neubeginn drei Monate Gratis-Bustickets zum Ausprobieren, sodass die Menschen entdecken können, dass es mit dem ÖPNV bequemer und günstiger als ein eigener PKW ist 	



Themenfeld 4: Zukunftsfähige Nutzung des PKW



Sektorenkopplu	ng Ener	gie-Mobilität
----------------	---------	---------------

Welche Zielbausteine werden erfüllt?	- 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 (8 von 10)
Beschreibung	 Grüne Energieversorgung der regionalen Elektromobilität V2G (Vehicle to Grid): Infrastruktur – Halböffentlicheprivate Ebene Haushalte/Unternehmen EH/F7-Einrichtungen Quartiere neu/Sanierung → Pilotprojekt zur Anschauung und Demonstrierung
Umsetzungsschritte	 Grüner Strom: Produktion und Speicherung → für Laden Netzstabilisierung durch V2G Motivation Unterstützung Begleitung Demonstration
Start und Dauer	- sofort - 100 E-Ladesäulen + 1000€ - 1000€/kwp
Gesamtkosten Schätzung	Innovation in Technik → Amortisierungspotenziale
Finanzierung	ManagementkostenStromversorger, Vorteilnetz/Übertragungsnetz
Beteiligte Akteure	AutohäuserElektrohandwerkHaushalte/UnternehmenKommunen
Wer ist verantwortlich?	- Mobilitätsmanagement
Hebelwirkung/ Synergien mit anderen Maßnahmen	 Kombinierte Energie- und Verkehrswende Minderung Ausbaudruck bei Verteilnetzen Öffentliche Ladeinfrastruktur wird reduziert
Anmerkungen z. B. Lösungsansätze zur Über- windung von Hindernissen	 Digitalisierung der Stromhäuser (Umrüstung) "Prosumer*innen": Produzent*in und Konsument*in (Selbstverständnis)



Stellenwert des MIV in der Multi- und Intermodalität	
Welche Zielbausteine werden erfüllt?	- 1, 2, 3, 4, 9, 13
Beschreibung	 Integration des geteilten und des privaten PKW in die Multi- und Intermodalität zur Reduktion von CO2 und zur Entlastung des öffentlichen Raums. im ländlichen Raum Bayreuth/Kulmbach
Umsetzungsschritte	 Schaffung von PKW-tauglichen Schnittstellen (z.B. Park and Ride) Mobilitätsstationen (z.B. Bahnhof Bindlach Einstiegsstation) Carsharing erweitern und ausbauen Ladesäuleninfrastruktur erweitern
Start und Dauer	jetzt (Sofortmaßnahme)Pilotprojekt für fünf Jahre
Gesamtkosten Schätzung	
Finanzierung	
Beteiligte Akteure	 Stadt Stadtwerke andere Kommunen DB Carsharing (meiaudo) VGN
Wer ist verantwortlich?	 Koordinationsstelle "neue Mobilität" bei EMN Nürnberg (Europäische Metropolregion Nürnberg e.V.) in Zusammenarbeit mit Kommunen
Hebelwirkung/ Synergien mit anderen Maßnahmen	- Mobilitätsstationen mit Logistik - Hubs
Anmerkungen z. B. Lösungsansätze zur Überwindung von Hindernis- sen	



Themenfeld 5: Bildung und Öffentlichkeitsarbeit



Entwicklung und Bereitstellung von PR-, Bildungs- und Kommunikationstools

Welche Zielbausteine werden erfüllt?	- 4 (Bildungseinrichtung hinter entsprechendem Angebot)
Beschreibung	 Bildung durch Befähigung Mobilitätsänderung als Bildungstitel "Zu Fuß in den Kindergarten und in die Schule"
Umsetzungsschritte	- Multiplikatoren Definierung
Start und Dauer	- Impuls kommt vom Think Tank
Gesamtkosten Schätzung	gering
Finanzierung	Umstrukturierung des WeiterbildungsangebotsQualitätssicherung
Beteiligte Akteure	 im Erziehungs- und Bildungssystem tätigen Personen (z.B. Kindergarten, Schule, Umweltbildungseinrichtungen) Erwachsenenbildung Fernschulen Polizei (fahrradführerschein)
Wer ist verantwortlich?	- Think Tank
Hebelwirkung/ Synergien mit anderen Maßnahmen	- fundamental
Anmerkungen z. B. Lösungsansätze zur Überwindung von Hindernis- sen	Kindergarten und SchulenNeuaufnahme in den Lehrplan



	Einrichtung eines Think Tanks
Welche Zielbausteine werden erfüllt?	- 1,8
Beschreibung	 Der Think Tank ist ein sektorenübergreifendes Team von Kommunikations- und Bildungsexperten mit dem Ziel, über- greifende Strategien und Maßnahmen zu entwickeln und diese den Akteuren in der Region bereitstellen
Umsetzungsschritte	 Festlegung der Teilnehmer Bewerbung der Vision und Akquise von Teilnehmer Konstituierende Sitzung mit Festlegung des organisatorischen Rahmens kontinuierliche Sitzungen
Start und Dauer	Start: 10/2019Konstituierende Sitzung: Frühjahr 2020Dauer: permanent
Gesamtkosten Schätzung	5.000/Jahr (Catering Sitzungen, Aufwandsentschädigung)
Finanzierung	öffentliche Förderungen (noch zu eruieren)Eigenanteil der beteiligten PartnerCrowdfunding
Beteiligte Akteure	 Wirtschaft kommunen Interessensverbände Bildungseinrichtungen externe Experten RvO
Wer ist verantwortlich?	Universität Bayreuth (Einstiegskoordination)Kommunen
Hebelwirkung/ Synergien mit anderen Maßnahmen	- Basis für alle Zielbausteine
Anmerkungen z.B. Lösungsansätze zur Über- windung von Hindernissen	



Verkehrsentwicklungsplan Umweltverbund – optimiert	
Welche Zielbausteine werden erfüllt?	- Diverse Zielbausteine der Themenfelder
Beschreibung	Aufstellung und Verabschiedung eines Verkehrsentwicklungsplans für die Region Bayreuth – Kulmbach Optimiert für die Anforderungen des Umweltverbundes interkommunal (integrierte Netzwerkplanung) partizipativ
Umsetzungsschritte	 Politischer Willensbildungsprozess der Gebietskörperschaften (für das Ziel) Verständigung der Gebietskörperschaften auf übergeordnete strategische Ziele Aufsetzten eines vernetzten Planungsprozesses Planungsprozess mit externer Expertise und Bürgerbeteiligung Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans inklusive Maßnahmenkonzept und Ressourcenbereitstellung
Start und Dauer	2019: Schritte 1 und 22020: Schritte 3 bis 5
Gesamtkosten Schätzung	250.000€
Finanzierung	Finanzierung durch beteiligte GebietskörperschaftenFörderung durch Bund und Land
Beteiligte Akteure	 Städte und Landkreise Bayreuth und Kulmbach Staatliches Bauamt externe Planungsbüros Universität Bürger*innen Stakeholder
Wer ist verantwortlich?	Städte und Landkreise Bayreuth und KulmbachStaatliches Bauamt
Hebelwirkung/ Synergien mit anderen Maßnahmen	- Status: übergeordnete Maßnahme für nachhaltige Mobilitäts- entwicklung
Anmerkungen z.B. Lösungsansätze zur Über- windung von Hindernissen	- Bei Nichtzustandekommen eines interkommunalen Bündnisses könnte die Maßnahme auch auf der Ebene einzelner Gebietskörperschaften erfolgen ("Leuchtturm")



Themenfeld 6: Soziale Teilhabe und Barrierefreiheit



Inklusion / Soziale Teilhabe

Welche Zielbausteine werden erfüllt?	- Inklusionsplan/Beirat Stadt Bayreuth
Beschreibung	 Menschen mit Handicap, Migrationshintergrund Zielführung für Teilnahme gleichberechtigt zu anderen Bevölkerungsgruppen Erschließung aller Bereiche (z.B. Bildung, Kultur, öffentliches Leben) Verbesserung der Lebensbedingungen dieser Gruppen
Umsetzungsschritte	 Beirat ist eingesetzt und beginnt mit Aufgaben Regelmäßige Arbeitsausschüsse, um Vorgaben für die Verwaltung zu erarbeiten Umsetzung muss folgen
Start und Dauer	- 2018! Dauereinrichtung
Gesamtkosten Schätzung	nicht bekanntPlanungsbüro beteiligt
Finanzierung	- Zuschüsse Staat und Stadt
Beteiligte Akteure	Stadt BayreuthSenioren- und Behindertenbeirat
Wer ist verantwortlich?	- Stadt Bayreuth
Hebelwirkung/ Synergien mit anderen Maßnahmen	- gesamtpolitisches Konzept für Integration/Senioren
Anmerkungen z.B. Lösungsansätze zur Über- windung von Hindernissen	 Öffentlichkeitsarbeit, Medien, etc. regelmäßige Treffen der AA zur Lösung und Verbesserung von Problemen die erkannt werden



Themenfeld 7: Fußgänger und öffentlicher Raum



Umgestaltung von öffentlichem Raum

Welche Zielbausteine werden erfüllt?	 Siedlungsstruktur: Neuverteilung, Shared Space, Möblierung, Begrünung öffentlicher Raum: selbstverständliche Teilhabe, hohe Aufenthaltsqualität
Beschreibung	 flächendeckende Verkehrsberuhigung durch Tempolimit (30km/h) für Wohngebiete Verkehrsberuhigung durch Straßenmöblierung Schaffung von Rast- und Begegnungsraum Parkplatz-Check: Parkplätze nötig? Sonst umnutzen! Begrünung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität Neuanordnung von Parkplätzen für bestimmte Nutzergruppen Alle Maßnahmen sind barrierefrei Ziel: respektvolle, gemeinsame Nutzung der Räume für den ruhenden und fließenden Verkehr
Umsetzungsschritte	 Tempolimit einführen (30km/h) Parkplatz-Check → generiert Freiflächen Planung unter Einbezug der Bürger*innen Schaffung von begrünten Rast- und Begegnungsräumen, Verkehrsberuhigung durch Möblierung Neuanordnung von Parkplätzen
Start und Dauer	Start: ab sofortFertig: im Idealfall in fünf bis sieben Jahren
Gesamtkosten Schätzung	- verhältnismäßig günstig
Finanzierung	 Umschichtung öffentlicher Gelder Einbindung der Bürger*innen (zivilgesellschaftliches Engagement) Fördermittel
Beteiligte Akteure	StadtVerkehrs- und StadtplanerBürger*innen
Wer ist verantwortlich?	Runder Tisch/PlanungsgruppeEinleitung seitens Planer und Bürger*innen
Hebelwirkung/ Synergien mit anderen Maßnahmen	- Umdenken- Umweltverbundfreundlich
Anmerkungen	Bürger*innen in Planung mit einbeziehenMenschen zum Umdenken anregen



Themenfeld 8: Siedlungsstruktur und Planung



Mobilitätsstationen. Mobilitätsdrehscheibe Ausbaustufe

Welche Zielbausteine werden erfüllt?	- 6
Beschreibung	 Musterstation modular aufgebaut ("urban") Ausbaustufe: HBF Bayreuth kommt: Fahrradstellplätze, E-Bike Ladestationen, Pendlerparkplatz neu schaffen: Carsharing, WLAN, Spielmöglichkeiten, Rückzugsorte, gute Wartzonen (Aufenthaltsqualität), dynamische Businfo, Bahnanzeigezentrale, autonomes Fahren, Barrierefreiheit
Umsetzungsschritte	 intuitiv erfaßbare interne Wege zum Verkehrsmittelwechsel (z.B. von der Bahn auf den Überland-Bus) Leitsystem multioptionaler Ausbau Wegenetzbau für alle vulnerablen Gruppen Umsetzung Fahrradparken 2019 Planung für Mobilitätsscheibe 2020 (inklusive Anbindung Flixbushaltestelle)
Start und Dauer	- Dauer: 2019 – 2035 oder früher möglich
Gesamtkosten Schätzung	- k.A.
Finanzierung	- k.A.
Beteiligte Akteure	 DB-Station & Service GmbH Stadtwerke, OVG, Taxen Radverkehr, Fussverkehr e.V. Runder Tisch Mobilitätsdrehscheibe
Wer ist verantwortlich?	Stadt Bayreuth (OB)StadtwerkeDB
Hebelwirkung/ Synergien mit anderen Maßnahmen	 Quartiersentwicklung Stadtteile Burg, Sankt Georgen, Hammerstadt Anbindung City, Uni Campus, Campus Kulmbach
Anmerkungen z.B. Lösungsansätze zur Über- windung von Hindernissen	 Universitätsanbindung Wegenetzausbau Anschlusswege Toilettenlösung Eigentumsverhältnisse



Mobilitätsstation "ländlicher Raum": Altenplos	
Welche Zielbausteine werden erfüllt?	- 6
Beschreibung	 Altenplos Ortsmitte reduzierte Ausstattung gegenüber "urbanen" Mobilitätsstationen Anbindung in die Ortsteile via Radweg, Bayreuth – Kulmbach stündliche Verbindung Ausstattung: Licht und Schatten, WLAN Schließfächer, WC, Bänke mit dynamischen Infos Aufenthaltsqualität Carsharingparkplätze Ladestationen Lastenradverleihstationen
Umsetzungsschritte	ModulentwicklungIntegration in die Umsetzungsplanung (Integration ins ISEK)
Start und Dauer	- Start: 2019
Gesamtkosten Schätzung	
Finanzierung	- Städtebauförderung (Verkehrsreferat)
Beteiligte Akteure	 Kommunen ÖPNV Landkreis private Unternehmen Institutionen
Wer ist verantwortlich?	- Gemeinde Heinersreuth

Nahversorgung

vitale Ortsmitte (Bündelung von verschiedenen Funktionen)



Hebelwirkung/ Synergien mit

anderen Maßnahmen

Anmerkungen

Impressum und Kontakt

Prof. Dr. Manfred Miosga

Abteilung Stadt- und Regionalentwicklung









Universität Bayreuth Universitätsstraße 30 95440 Bayreuth

Postanschrift:

Universität Bayreuth Abteilung Stadt- und Regionalenwicklung Nürnbergerstraße 38, Zapf Haus 4 95444 Bayreuth

Kontakt:

Email: stadtregion@uni-bayreuth.de

Telefon: 0921/55 4675

Gefördert von/in Kooperation mit:



Zentrum für nachhaltige Kommunalentwicklung in Bayern



