

**Bebauungsplanverfahren Nr. 1/22**

**„Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße“**

(Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 13/62, 2/69, 4/72, 9/75 TB 1 und 14/87)

**BEGRÜNDUNG**

**Verfasser: Stadtplanungsamt Bayreuth**

**Plandatum: 28.09.2023**

**Inhaltsverzeichnis**

|                                                                                            |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Planerfordernis und Zielintention</b>                                                | <b>2</b>  |
| <b>2. Plangebiet</b>                                                                       | <b>5</b>  |
| 2.1. Lage                                                                                  | 5         |
| 2.2. Bestand und Topografie                                                                | 5         |
| 2.3. Geltungsbereich                                                                       | 6         |
| 2.4. Größe/Kenndaten der Planung                                                           | 7         |
| <b>3. Planungsrecht</b>                                                                    | <b>8</b>  |
| 3.1. Vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplanung)                                 | 8         |
| 3.2. Verbindliche Bauleitplanung (Bebauungsplanung)                                        | 9         |
| 3.3. Verfahren                                                                             | 12        |
| <b>4. Planungsinhalt</b>                                                                   | <b>14</b> |
| <b>5. Wesentliche Änderungen zum Planstand 24.01.2022 (Stand frühzeitige Beteiligung):</b> | <b>21</b> |
| <b>6. Verkehrsuntersuchungen</b>                                                           | <b>24</b> |
| <b>7. Umweltbericht</b>                                                                    | <b>26</b> |
| 7.1. Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen                         | 29        |

|                                                                                                                                                                                                                                 |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>7.1.1. Bestandsaufnahme (Basisszenario) und voraussichtliche Entwicklung des Umweltschutzes bei Nichtdurchführung der Planung</b>                                                                                            | <b>29</b> |
| <b>7.1.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung</b>                                                                                                                                    | <b>30</b> |
| <b>7.1.3. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sowie ggf. geplante Überwachungsmaßnahmen</b>                                                     | <b>32</b> |
| <b>7.1.4. Anderweitige Planungsmöglichkeiten</b>                                                                                                                                                                                | <b>32</b> |
| <b>7.1.5. Beschreibung der erheblich nachteiligen Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle und Katastrophen zu erwarten sind, auf die Schutzgüter und deren Wechselwirkungen</b> | <b>33</b> |
| <b>7.2. Zusätzliche Angaben</b>                                                                                                                                                                                                 | <b>33</b> |
| <b>7.2.1. Wichtigste Merkmale der verwendeten technischen Verfahren sowie Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben</b>                                                                                 | <b>33</b> |
| <b>7.2.2. Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen</b>                                                                                                                                 | <b>33</b> |
| <b>8. Allgemein verständliche Zusammenfassung</b>                                                                                                                                                                               | <b>34</b> |
| <b>9. Referenzliste/Quellen</b>                                                                                                                                                                                                 | <b>35</b> |
| <b>10. Auswirkung der Planung</b>                                                                                                                                                                                               | <b>35</b> |
| <b>11. Rechtsgrundlagen</b>                                                                                                                                                                                                     | <b>36</b> |

## **1. Planerfordernis und Zielintention**

Ziel der Planung ist eine zukunftsfähige und anforderungsgerechte verkehrliche Gestaltung der Bismarckstraße und der Erlanger Straße. In den zur Verfügung stehenden Straßenräumen soll den Belangen der Nahmobilität, insbesondere den Belangen des Radverkehrs, in besonderem Maße Rechnung getragen werden. Die grundlegenden Umgestaltungen der Bundesstraßenabschnitte sind erforderlich, da die beiden Straßenzüge derzeit über keine oder keine dem aktuellen technischen Regelwerk entsprechenden Radver-

kehrsanlagen verfügen. Besonders vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit müssen die beiden Straßen als ein gemeinsames Verkehrsnetz neu gedacht werden.

Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Hauptrouuten 2. Ordnung) und weist eine hohe Erschließungs- und Verbindungsfunktion in einem Stadtbereich (Altstadt) mit hoher Bevölkerungsdichte auf. In den letzten Jahren wurden vorrangig die Schwachstellen an den Hauptrouuten aufgegriffen und verbessert. Bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße handelt es sich um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als Nebenroute für das städtische Gesamtnetz anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich.

**Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Hauptverkehrs- und Bundesstraßenabschnitte Bismarckstraße und Erlanger Straße sollen durch die geplante Verkehrsraumneugestaltung ihrer zugewiesenen Verkehrsfunktion entsprechend für alle Verkehrsarten anforderungsgerecht ausgebaut und allen Verkehrsteilnehmenden eine sichere Benutzung der Verkehrsanlagen ermöglicht werden.**

Zudem war für die Radentscheid-Initiative eine der wichtigsten Maßnahmen die fahrradfreundliche Anpassung der Bismarckstraße. Grund dafür ist, dass bislang nur stadteinwärts entsprechend der vorgeschriebenen Fahrtrichtung eine Radverkehrsanlage vorhanden ist. Daraus ergibt sich eine stark trennende Wirkung zwischen der Innenstadt und den verdichteten südwestlichen Stadtgebieten (insbesondere zum Stadtteil Altstadt), da die Einbahnregelung für den Radverkehr umständliche Umwege über Ausweichstrecken erforderlich macht, die jedoch ihrerseits teilweise – wie die stadtauswärts führende Erlanger Straße – ebenfalls nicht über anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen verfügen.

Um in der Bismarckstraße eine stadtauswärts gerichtete Radverkehrsführung realisieren zu können, ist es erforderlich, einen verkehrssicheren Sonderweg für Radfahrer in Gegenrichtung herzustellen. Darüber hinaus ist die in der zugelassenen Fahrtrichtung bestehende Radverkehrsführung an der Bismarckstraße als nicht anforderungsgerecht anzusehen, da sie in weiten Teilen nicht den aktuellen technischen Regelwerken entspricht (z. B. zu geringe Breiten; kein Sicherheitstrennstreifen).

Ein tödlicher Fahrradunfall im Jahr 2020 sowie ein schwerer Verkehrsunfall mit Fahrradbeteiligung im Jahr 2021, die sich beide am Knotenpunkt Bismarckstraße/Wittelsbacherring zutrugen, sind als weitere Auslöser für eine Umplanung sowie Neuverteilung des Straßenraums anzusehen.

Neben der Bismarckstraße soll auch die Erlanger Straße neugestaltet und mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden, da die beiden Einbahnstraßen als ein zusammenhängendes Verkehrssystem mit gleichgelagertem Verkehr zu denken sind. Besonders im Übergangsbereich Wittelsbacherring in die Erlanger Straße kommt es zu erhöhten Geschwindigkeiten, unter denen die Verkehrssicherheit leidet. In diesem Bereich befindet sich mit einem Kindergarten eine besonders sensible Infrastruktur, die durch die Beruhigung des Verkehrsflusses geschützt werden kann. Des Weiteren soll die Radverkehrsführung so gestaltet werden, dass ein regelkonformes und sicheres Radfahren im Bereich der unteren Maximilianstraße über die Erlanger Straße in die Altstadt möglich ist.

In der Bismarckstraße und in der Erlanger Straße ist eine Reduzierung der Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr notwendig, um verkehrssichere und anforderungsgerechte Fuß- und Radverkehrsanlagen realisieren zu können (Neuverteilung des öffentlichen Verkehrsraums zugunsten des Umweltverbundes). In den beiden Straßenzügen, die ebenfalls Hauptkorridore der Stadtbus- und Landkreislينien bilden, sollen die Haltestellen den gesetzlichen Vorgaben entsprechend barrierefrei ausgebaut werden. Insgesamt kann mit der Planung eine Aufwertung des öffentlichen Raums erzielt werden, die insbesondere den angrenzenden Quartieren zu Gute kommt, durch u.a. gezielte Ergänzung von Grün- und Pflanzflächen, geringere Barrierewirkung der Straßenzüge, die Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen und eine insgesamt höhere Wohn- und Aufenthaltsqualität.

## **2. Plangebiet**

### **2.1. Lage**

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Altstadt, südwestlich der Innenstadt zwischen der Bismarckstraße und der Erlanger Straße und reicht vom Wittelsbacherring bis zum Freiheitsplatz.

Die beiden Bundesstraßenabschnitte (Bismarckstraße und Erlanger Straße) bilden einen wesentlichen Bestandteil des Straßennetzes der Stadt Bayreuth und sind grundlegend für die westliche Anbindung des stadteinwärts- und auswärts fließenden Verkehrs Bayreuths. Durch den Charakter der Einbahnstraße wird der Verkehr auf den beiden Straßen getrennt voneinander geführt.

In unmittelbarer Nähe zum Geltungsbereich befinden sich Mischgebietsflächen sowie eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Friedhof. Hier sind kartierte Biotopie verzeichnet (BT-0193-00 „Bäume im Stadtfriedhof“).

Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich neben Mischgebietsflächen einige Flächen für den Gemeinbedarf. Des Weiteren sind hier einzelne Bau- und Bodendenkmäler (Bereich Innenstadt mit Ausläufer) zu finden.

Die Innenstadt ist über den Wittelsbacherring fußläufig erreichbar. Ein Kindergarten und eine Schule liegen inmitten des Plangebiets ebenso wie kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen.

### **2.2. Bestand und Topografie**

Bei dem Planungsgebiet handelt es sich um ein Areal südwestlich der Innenstadt im Stadtbezirk Altstadt. Die Bismarckstraße und die Erlanger Straße bilden als Bundesstraßenabschnitte einen wesentlichen Bestandteil des Hauptstraßennetzes in der Stadt Bayreuth. Die beiden Straßenzüge sind hierbei als zweistreifige Einbahnstraßen in das Verkehrsnetz eingebunden, d. h., der stadteinwärts und –auswärts fließende Verkehr wird in weiten Teilen getrennt voneinander auf dem jeweiligen Straßenzug geführt.

Die Bismarckstraße steigt zwischen dem Freiheitsplatz (ca. 343,5 m. ü. NN) bis kurz nach der Einmündung Erlanger Straße an ihrem Hochpunkt auf bis zu ca. 345,5 m. ü. NN in einer leichten Steigung von max. 2,0 % an. Im weiteren Streckenverlauf hat die Bismarckstraße ein durchgehendes Gefälle bis zur Anbindung an den Wittelsbacherring (ca. 338 m ü. NN) zwischen 1,0 bis max. 2,5 %.

Der östliche Teilabschnitt der Erlanger Straße beinhaltet zunächst einen kurzen Steigungsabschnitt von bis zu 3,5 % zwischen dem Anschluss am Hohenzollernring (336 m ü. NN) und dem Knotenpunkt mit der Albert-Preu-Straße (ca. 338,5 m. ü. NN). Im Bereich zwischen der Albert-Preu-Straße und der Carl-Burger-Straße befindet sich westlich der Humboldtstraße eine leichte Senke (ca. 337,6 m ü. NN) bei einer geringen Straßenlängsneigung von höchstens 1,0 %. Im westlichen Teilabschnitt weist die Erlanger Straße eine kontinuierliche Steigung zwischen dem Knotenpunkt mit der Oswald-Merz-Straße (ca. 338,5 m ü. NN) und dem Hochpunkt des Straßenzuges im Bereich der Abzweigung Johann-Stumpf-Weg (ca. 346,5 m. ü. NN) zwischen 1,5 und 2,5 % auf.

### 2.3. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanverfahrens Nr. 1/22 „Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße " wird begrenzt durch

- den Stadtfriedhof im Nordwesten (mit Biotopen „Bäume im Stadtfriedhof“ BT-0193-001)
- Mischgebiete im Nordosten und südlich der Bismarckstraße
- den Wittelsbacherring begrenzend im Osten
- den Freiheitsplatz im Westen

Er umfasst somit die Flurstücke mit den Nummern (TF = Teilfläche)

674/27 TF, 674/28 TF, 838, 850, 866, 866/2, 867, 867/2, 867/4, 867/5, 868/2, 868/4, 868/6, 868/7, 868/9, 868/10, 868/11, 868/12, 868/13, 868/15, 868/16, 868/18, 868/21, 868/22, 868/23, 868/25, 868/26, 869, 870, 871, 872, 872/3, 872/4, 872/6, 872/7, 872/10, 872/11, 872/12, 872/13, 872/20, 872/21, 872/22,

872/23, 872/24, 872/25, 872/26, 872/27, 872/28, 872/29, 872/30, 872/31, 872/32, 872/33, 872/34, 872/35, 872/36, 872/37, 872/38, 872/39, 872/40, 872/41, 872/44, 872/45, 872/46, 872/47, 872/48, 872/49, 873, 876, 876/2, 877, 878, 881/2, 881/4, 882/5, 882/8, 882/9, 882/10, 882/12, 882/13, 882/14, 882/15, 883, 883/1, 884, 884/2, 885, 885/2, 886, 886/5, 886/8, 886/9, 886/10, 886/11, 886/12, 886/13, 886/14, 886/15, 886/16, 886/17, 886/18, 887, 887/2, 887/5, 887/7, 887/8, 887/9, 887/11, 887/12, 887/13, 887/14, 887/15, 887/16, 887/17, 887/18, 887/22, 887/26, 887/27, 887/28, 887/29, 887/30, 887/31, 887/32, 887/33, 887/34, 887/35, 887/36, 887/37, 887/38, 887/39, 887/41, 887/42, 887/43, 887/44, 887/45, 887/46, 887/47, 887/48, 888, 888/2 TF, 889, 891 TF, 893/1, 895/7, 895/11, 896, 898, 900, 901, 904, 905, 906, 907, 907/3, 908, 910/2, 910/3, 910/6, 910/7, 912, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 932, 934, 936, 937, 940, 940/2, 940/4, 940/5, 1181/4 TF, 1582/1 TF, 1603/2 TF, 1609, 1609/4, 1609/5, 1609/6, 1610, 1611, 1611/2, 1611/4, 1611/5, 1612/6, 1612/8, 1617, 1617/2, 1617/6, 1617/7, 1617/8, 1617/9, 1617/10, 1617/11, 1617/12, 1617/13, 1617/14, 1617/15, 1617/16, 1617/17, 1617/18, 1619/2, 1619/3, 1619/4, 1619/5, 1619/7, 1619/8, 1619/9, 1619/11, 1619/12, 1641/5 TF, 1645 TF, 1645/5, 1646 TF, 1647/14 TF, 1649, 1649/2, 1649/5, 1649/6, 1649/9, 1650, 1650/3, 1650/5, 1650/17, 1651, 1651/6, 1651/8, 1651/9, 1652/2 TF, 3304 TF, 3306/4, 3307 TF der Gemarkung Bayreuth.

## 2.4. Größe/Kenndaten der Planung

Die Größe des Geltungsbereiches umfasst ca. 21,34 ha.

### Kenndaten der Planung

Flächenangaben - Planungsstand: 28.09.2023

| Flächenart                                                 | Fläche       |
|------------------------------------------------------------|--------------|
| Straßenverkehrsfläche                                      | ca. 3,68 ha  |
| Fußwege                                                    | ca. 2,01 ha  |
| Radwege (baulich)                                          | ca. 0,34 ha  |
| gemeinsame Rad- und Fußwege                                | ca. 0,04 ha  |
| Grünfläche als Bestandteil der Verkehrsanlage              | ca. 0,53 ha  |
| Nebenflächen (z. B. Schrammbord, Sicherheitstrennstreifen) | ca. 0,15 ha  |
| Mischgebiet                                                | ca. 13,61 ha |
| Gemeinbedarfsfläche                                        | ca. 0,98 ha  |

|                                           |                     |
|-------------------------------------------|---------------------|
| (davon kirchliche Einrichtungen und KiGa) | ca. 0,40 ha         |
| (davon Schule)                            | ca. 0,58 ha         |
| <b>Flächensumme</b>                       | <b>ca. 21,34 ha</b> |
| <hr/>                                     |                     |
| Geltungsbereich                           | ca. 21,34 ha        |

### 3. Planungsrecht

#### 3.1. Vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplanung)

Der aktuell wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bayreuth mit integriertem Landschaftsplan stellt auf den Flächen im Geltungsbereich überwiegend Hauptverkehrsstraßen (hier: Bundesverkehrsstraßen) dar. Angrenzend befinden sich zwischen den beiden Verkehrsachsen Flächen von Mischgebieten (MI) und nördlich der Erlanger Straße eine als Friedhof dargestellte Grünfläche. Direkt anschließend an die Bismarckstraße und die Erlanger Straße, und zwar zu den angrenzenden MI, sind Nutzungsbeschränkungen oder Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen (Schallschutz) dargestellt. Im Bereich des Freiheitsplatzes wird nachrichtlich auf ein Wasserschutzgebiet hingewiesen.

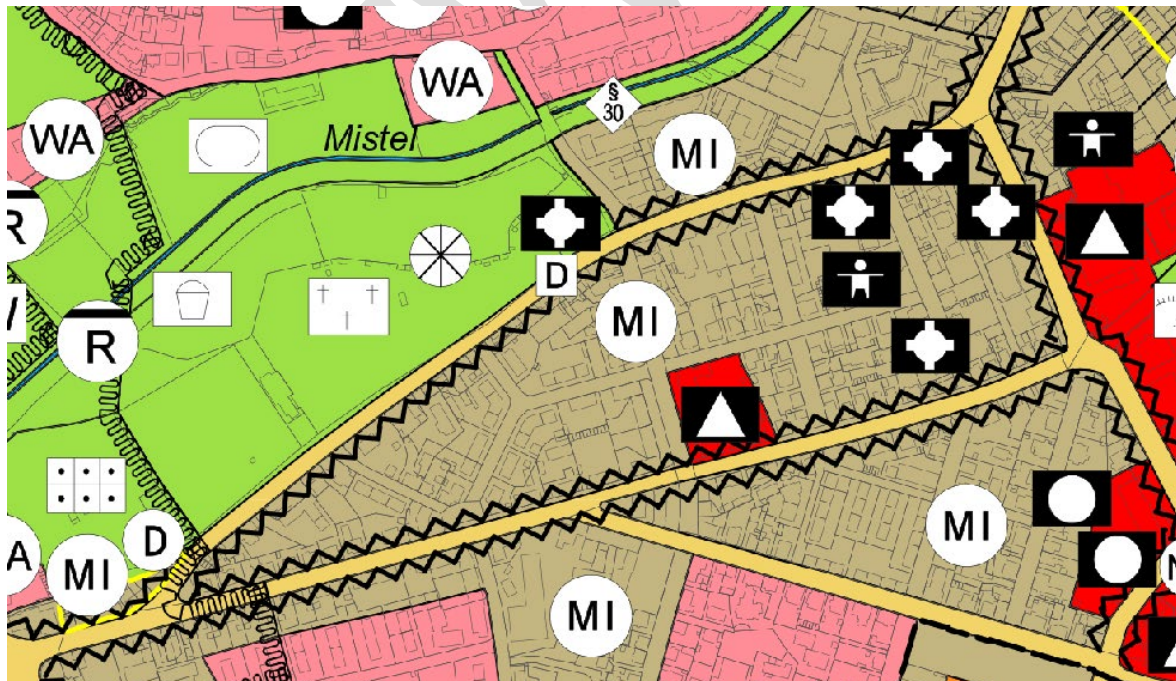


Abbildung 1: Auszug aus dem aktuell wirksamen FNP der Stadt Bayreuth

Mit dem Umbau der Bismarckstraße und der Erlanger Straße ist davon auszugehen, dass es zu keinen, maximal zu geringfügigen Abweichungen zur Darstellung des ohnehin nicht parzellenscharf auszulegenden gesamtstädtischen Flächennutzungsplanes kommen wird. Die verkehrsplanerisch und städtebaulich gebotene Anpassung des Verkehrsraums im Zuge des planfeststellungersetzenden Bebauungsplans berührt nicht die Grundzüge des Flächennutzungsplans, dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB wird entsprochen.

### **3.2. Verbindliche Bauleitplanung (Bebauungsplanung)**

Für einige Flächen im Geltungsbereich liegen bereits rechtsverbindliche, qualifizierte Bebauungspläne (B-Plan) vor.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs umfasst in Teilen Geltungsbereiche der rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nr. 2/69, Nr. 9/75, Nr. 14/87, Nr. 4/72, Nr. 13/62

- Bebauungsplan Nr. 2/69 Stadtkernring Teilstück Erlanger Straße / Cosima-Wagner-Straße, Inkrafttreten am 28.02.1977: Festsetzung von Wohngebieten, Straßenverkehrsflächen/ Gehsteige
- Bebauungsplan Nr. 9/75 Sanierungsgebiet SAN A – 1 Teilbereich 1, Inkrafttreten am 02.01.1981: Festsetzung eines Kerngebiets
- Bebauungsplan Nr. 14/87: Sanierungsgebiet A1, Teilbereich I U. Teilbereich Parkhaus“ – Textliche Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 9/75, Inkrafttreten am 17.03.1989: Festsetzung eines Kerngebiets
- Bebauungsplan Nr. 4/72 Scheffel- / Hoffmann-von-Fallersleben-Straße – Festlegung der Straßentrasse, Inkrafttreten am 08.03.1974: Festsetzung von Straßenverkehrsflächen, Gehwegen, Wohngebieten
- Bebauungsplan Nr. 13/62: Bebauung im Bereich der Justus-Liebig-Straße, Funckstraße, Bamberger Straße und Bismarckstraße (Freiheitsplatz) im Stadtteil Altstadt, Inkrafttreten am 29.11.1963: Festsetzung von Verkehrsflächen, Wohngebieten

Bei den anderen Flächen handelt es sich um im Zusammenhang bebaute Ortsteile, d. h., bei einer planungsrechtlichen Beurteilung wäre § 34 BauGB (Einfügungsgebot) einschlägig.

Die in kleinen Teilbereichen des aktuellen B-Plan-Geltungsbereichs bestehenden qualifizierten Bebauungspläne gelten künftig nicht fort (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 13/62, 2/69, 4/72, 9/75 TB 1 und 14/87). Der neue Bebauungsplan Nr. 1/22 soll mit den Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung und den Verkehrsflächen die bisher verbindlichen B-Pläne ersetzen. Beim Bebauungsplan Nr. 1/22 handelt es sich um einen einfachen Bebauungsplan gem. § 30 Abs. 3 BauGB, der Festsetzungen zum Verkehrsraum trifft sowie die Art der baulichen Nutzung verbindlich regelt. Weitere Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der überbaubaren Grundstücksfläche werden nicht getroffen. Planungsrechtlich ist im B-Plan-Geltungsbereich neben den Festsetzungen des B-Plans Nr. 1/22 der § 34 BauGB (Einfügungsgebot) maßgebend.

Konkrete Änderungen zum bestehenden Baurecht in den einzelnen Teilbereichen sind im Folgenden dargestellt:

- Bebauungsplan Nr. 13/62: Festsetzung von Verkehrsflächen, Wohngebieten  
Änderung: Neuaufteilung Verkehrsflächen, Mischgebietsflächen statt Wohngebiet, hier bereits faktisch Mischgebiet vorhanden im Bereich zwischen Justus-Liebig-Straße, Bismarckstraße, Lenbachstraße (Autohaus, Büro-, Geschäftsgebäude), Maß der baulichen Nutzung beurteilt sich an näherer Umgebung (bereits im Bestand: tatsächliche Bebauung weicht von bestehendem Bebauungsplan ab)
- Bebauungsplan Nr. 2/69: Festsetzung von Misch- und Kerngebieten, Straßenverkehrsflächen/ Gehsteige, keine Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung  
Änderung: Festsetzung eines Mischgebiets (Bereich zwischen Wiltelsbacherring und Albert-Preu-Straße, Erlanger Straße und Bismarckstraße). Bereits faktisch ein Mischgebiet vorhanden, im Übrigen gilt hier schon § 34 BauGB. Hauptsächlich Änderung findet hier in der Neuaufteilung des Straßenraums statt
- Bebauungsplan Nr. 4/72: Festsetzung von Straßenverkehrsflächen, Gehwegen, Mischgebiet, Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung (GRZ, GFZ, Dachform- und Neigung, Bauweise)

Änderung: Mischgebiet bleibt, Maß der baulichen Nutzung: Beurteilung nach § 34 BauGB, keine Verschlechterung gegenüber der Bestandssituation

- Bebauungsplan Nr. 9/75: Festsetzung eines Kerngebiets im Bereich Wolfsgasse/Wittelsbacherring 2 – 6, 4 Geschosse + Dachgeschoss, GRZ 1,0; GFZ 1,6; Dachform: Walmdach, Satteldach 45°+/- 3°

Änderung: in Mischgebiet, hier faktisch bereits Mischgebiet vorhanden; Beurteilung im Übrigen nach § 34 BauGB, keine Verschlechterung in der Beurteilung des Maßes der baulichen Nutzung (Umgebung ist faktisch 4+D, mit Vollversiegelung)

- Bebauungsplan Nr. 14/87: Festsetzung eines Kerngebiets mit Ausschluss von Schankwirtschaft, Vergnügungsstätten (Spielhallen und Diskotheken) in den Ober- und Dachgeschossen, Speisegaststätte und Cafés ausnahmsweise in den ersten Obergeschossen, wenn nachteilige Auswirkungen ausgeschlossen werden können

Änderung: Festsetzung eines Mischgebiets (Bereich Wittelsbacherring 2 – 6). Bereits faktisch ein Mischgebiet vorhanden, im Übrigen gilt hier schon § 34 BauGB, keine Verschlechterung zum Bestand.

Mit dem neuen Bebauungsplan Nr. 1/22 wird das Planungsrecht der oben genannten bestehenden Bebauungspläne überschrieben. Neben der Art der baulichen Nutzung trifft der Bebauungsplan Nr. 1/22 Aussagen zur Neugestaltung des Straßenraums. Das Maß der baulichen Umgebung definiert sich über die nähere Umgebung (§ 34 BauGB). Dies führt in der gesamten Planung nicht zu einer Verschlechterung gegenüber dem bestehenden Baurecht. In den meisten Fällen ergibt sich bei der Betrachtung der Bestandssituation ein faktisches Bild, welches nicht mehr mit den alten Bebauungsplänen übereinstimmt. Mit dem Bebauungsplan Nr. 1/22 wird in einzelnen Bereichen darauf reagiert und eine Anpassung vorgenommen, sodass die Beurteilung von Vorhaben im Geltungsbereich künftig dem faktisch Vorhandenen (Einfügung nach Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche) entsprechen.

### 3.3. Verfahren

Das Bebauungsplanverfahren wird im Regelverfahren gem. dem BauGB durchgeführt. Der Bebauungsplan soll eine optional mögliche Planfeststellung ersetzen (planfeststellungsersetzender B-Plan, § 17b Abs. 2 FStrG: „Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuchs ersetzen die Planfeststellung nach § 17 FStrG“). Aufgrund der Zielsetzung der Planung (siehe u.a. Kap. 1. Planerfordernis und Zielintention) geht es vorrangig um die Neugestaltung des öffentlichen Verkehrsraums. Deshalb handelt es sich um einen einfachen (und keinen qualifizierten) Bebauungsplan gem. BauGB.

Für die Fortführung des Verfahrens wurden zwischenzeitlich ein Verkehrsgutachten sowie ein Sicherheitsaudit erstellt. Die Erkenntnisse daraus liegen vor und wurden in der Planung entsprechend berücksichtigt (siehe u.a. Kap. 6. Verkehrsuntersuchungen).

Es wurden bisher die folgenden Verfahrensschritte durchgeführt:

**23.02.2022**

Stadtratsbeschluss:  
Einleitung des Bebauungsplanverfahrens Nr. 1/22 gem. § 2 Abs.1 BauGB und Beauftragung der Verwaltung gem. § 3 Abs. 1 BauGB, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen, sowie die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB zu beteiligen

**04.03.2022**

Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 3 (2022):  
Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs. 1 BauGB) und Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB, § 4 Abs. 1 BauGB

**07.03.2022 - 04.04.2022**

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie Beteiligung der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 3 Abs. 1 BauGB, § 4 Abs. 1 BauGB

**25.10.2023**

Stadtratsbeschluss:  
Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB und der Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB, Fortführung des Verfahrens, Zustimmung

mung zur Planung, Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB

**24.11.2023**

Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 16 (2023): Beteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB, § 4 Abs. 2 BauGB

**04.12.2023 - 15.01.2024**

Beteiligung der Öffentlichkeit sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 3 Abs. 2 BauGB, § 4 Abs. 2 BauGB

Zusätzliche Beteiligungsformate:

**29.04.2022**

Präsentation im Rahmen des Frühjahrsforums der Universität Bayreuth in der Session „Sich in die richtige Spur einreihen – Hauptverkehrsstraßen neu denken“

**02.06.2022**

Präsentation der Planungen im öffentlichen Teil der Sitzung des Regionalausschusses von Stadt und Landkreis Bayreuth

**20.06.2022 - 24.06.2022**

Planungsrundgänge für verschiedene Zielgruppen:

- Mobilitätseingeschränkte (d.h. Menschen mit Behinderung, Senior/innen)
- Kinder und Jugendliche (u.a. Vertreter/innen von Schulen und Kindergarten im/angrenzend an das Plangebiet)
- Anwohner/innen (laut Pressebericht vom 25./26.06.2022 ca. 40 Teilnehmende)

**18.08.2022**

Termin mit Firma ebu Umformtechnik GmbH: Vorstellung Planung und Verkehrsoptimierung im Bereich Bismarckstraße/Rathenastr.

**04.10.2022**

Podiumsdiskussion „Umbau Bismarck-/Erlanger Straße – Vorbild für die Mobilitätswende oder Beginn des Verkehrschaos?“ im Rahmen der Wandelwoche des forum1.5 (Universität Bayreuth)

#### 4. Planungsinhalt

Die Bismarckstraße und die Erlanger Straße sind entsprechend ihres Ausbauzustandes und ihrer gesamtstädtischen und überörtlichen Verbindungsfunktion städtisch bedeutende Hauptverkehrsstraßen und als Bundesstraßen klassifiziert.

Derzeit hat die Bismarckstraße eine zweistreifige Richtungsfahrbahn stadteinwärts mit einer Fahrbahnbreite von 6,7 bis 7,4 m zzgl. abschnittsweise vorhandener Park- oder Abbiegefahrstreifen. Der vierstreifige Streckenabschnitt zwischen Freiheitsplatz und Erlanger Straße mit Gegenverkehr hat eine Fahrbahnbreite von rd. 12,5 m, d. h. je Fahrtrichtung ca. 6,25 m. Die Erlanger Straße hat eine zweistreifige Richtungsfahrbahn stadtauswärts mit einer Fahrbahnbreite zwischen 6,0 und 8,5 m. Die etwa von West nach Ost verlaufende Bismarckstraße ist in Verbindung mit der Erlanger Straße ein städtischer Bundesstraßenabschnitt (B 22). Die Bismarckstraße weist im Einbahnstraßenabschnitt eine Spitzenstundenbelastung am Vormittag von maximal rd. 1000 Kfz (östlich Siebener Platz) bzw. 800 Kfz (vor Einmündung in den Wittelsbacherring) auf. Die Erlanger Straße verzeichnet am Nachmittag eine Spitzenstundenbelastung von rd. 1150 Kfz (westlich Hohenzollernring) bzw. 850 Kfz (westlich Carl-Burger-Straße). Der vierstreifige Streckenabschnitt östlich des Freiheitsplatzes weist eine Querschnittsbelastung in der Spitzenstunde von rd. 1300 Kfz am Vormittag bzw. 1400 Kfz am Nachmittag auf. Es wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, deren Ergebnisse bei der Fortschreibung der Planung als wichtige Grundlage eingeflossen sind.

Entsprechend den technischen Empfehlungen (insbesondere den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA) wird in der Planung für die Bismarckstraße sowohl für den stadteinwärts als auch für den stadtauswärts fahrenden Radverkehr eine durchgängige und möglichst einheitliche Radverkehrsführung in Form von baulich angelegten Radwegen im Seitenraum berücksichtigt. In der Erlanger Straße ist in Fahrtrichtung der Einbahnstraße (stadtauswärts) eine durchgängige Radverkehrsführung vorgesehen. Um den bislang nicht vorhandenen stadtauswärtigen Radweg schaffen zu können, ist in

der Regel die Wegnahme eines Fahrstreifens, teilweise auch die Auflassung bzw. Verlagerung von Parkständen erforderlich, sodass die Bismarckstraße künftig einen durchgängigen Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr aufweist, zusätzlich sind in den Bereichen vor Knotenpunkten Abbiegefahrstreifen aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit berücksichtigt. Grünflächen und Straßenbäume sollen erhalten bzw. neu geschaffen werden. An untergeordneten Einmündungen wird eine Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs angestrebt. Dafür werden Geh- und Radwegüberfahrten geschaffen. An den signalgesteuerten Knotenpunkten werden die veränderten Verkehrsabläufe durch eine angepasste Signalisierung koordiniert.

Die Entwurfsplanung sieht folgendes vor:

Entsprechend dem Verkehrsgutachten ist grundsätzlich für die gesamte Planung die Anpassung der Steuerungen der Lichtsignalanlagen, insbesondere die Anpassung der Freigabezeiten, an die geänderten Streckenabschnitts- und Knotenpunktcharakteristika erforderlich, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrs gewährleisten zu können.

#### Bismarckstraße:

Am Knotenpunkt Bismarckstraße / Wittelsbacherring wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) über die volle Breite des Fahrstreifens für den Geradeaus- und rechtsabbiegenden Verkehr geschaffen. Geradeausfahrende Radfahrer befinden sich dadurch unmittelbar im Sichtfeld der Autofahrer, wodurch eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann.

Die sich unmittelbar nördlich des Knotenpunkts befindende, vom Linienverkehr stadtauswärts bediente Bushaltestelle Wittelsbacherring wird von einer Haltestellenbucht zu einer Fahrbahnrandhaltestelle umgebaut. Dadurch kann ausreichend Bewegungs- und Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste (insbesondere auch für den Schülerverkehr des unmittelbar anliegenden Richard-Wagner-Gymnasiums) geschaffen und zugleich die Querungslänge über den Stadtkernring für Zufußgehende reduziert werden. Die vorhandene Mittelinsel wird zurückgebaut, da sie ohnehin nicht die gemäß technischen Vorgaben erforderliche Breite aufweist.

Um eine stadtauswärtige Radverkehrsführung in der Bismarckstraße schaffen zu können, ist in den Streckenabschnitten die Wegnahme eines Fahrstreifens für den Kfz-Verkehr erforderlich.

Die Planung sieht vor, zwischen Wittelsbacherring und Albert-Preu-Straße/Löhestraße künftig einen Linksabbiegefahrstreifen (3,25 m breit) und einen gemeinsamen Fahrstreifen für Geradeausverkehr und Rechtsabbieger (3,10 m breit) anzulegen anstelle der bislang vorhandenen zwei Fahrstreifen für Linksabbieger sowie dem gemeinsamen Fahrstreifen für Geradeausverkehr und Rechtsabbieger. Zudem ist in diesem Teilabschnitt die Auflassung der straßenbegleitenden Parkstände (ca. 2 Stk. vor Haus-Nr. 6/8 zzgl. Stellplätze für motorisierte Zweiräder) auf der nördlichen Seite der Bismarckstraße notwendig. Dafür können durchgehende Grünstreifen zwischen Bismarckstraße und Wolfsgasse sowie zwischen Wolfsgasse und Albert-Preu-Straße angelegt werden. Es wird im nördlichen Seitenraum ein baulich angelegter Radweg mit einer Breite von 1,60 m für die stadtauswärts gerichtete Fahrbeziehung geschaffen, der durch einen 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen und Hochbord von der Fahrbahn getrennt ist. Eine durchgehende flächige Rotfärbung oder entsprechende Materialwahl (z. B. farbiger Pflasterbelag) ist im Bereich der Grundstückszufahrten und untergeordneten Einmündungen (Wolfsgasse, Albert-Preu-Straße, Humboldtstraße) anzuraten, um die Radwegüberfahrten deutlich kenntlich zu machen. Der Radverkehr stadteinwärts wird zwischen Löhestraße und Wittelsbacherring künftig mittels Sonderfahrstreifen auf Fahrbahnniveau geführt (Radfahrstreifen in Regelbreite, 1,85 m), d. h. der vorhandene, deutlich zu schmale Radweg wird entsprechend umgebaut.

Eine Veränderung der stadteinwärtigen Radverkehrsführung ergibt sich im Bereich der Bushaltestelle Humboldtstraße. Diese soll von einer Bushaltestellenbucht zur Fahrbahnrandhaltestelle umgebaut werden. Im Bereich der Haltestelle ist eine Fahrbahnbreite von 3,75 m vorgesehen, um gemäß Empfehlungen des Sicherheitsaudits im Sinne der Verkehrssicherheit (Lage der Haltestelle im Einmündungsbereich der Humboldtstraße, Gefährdung querender Fußgänger durch zu schnelle Fahrzeuge) ein Vorbeifahren des Kfz-Verkehrs an den haltenden Omnibussen (gegenwärtig wird die Haltestelle

wochentags alle 10 Minuten angefahren) zu verhindern. Der Bus kann dementsprechend nach dem Halten zum Ein- und Aussteigen der Fahrgäste als Pulkführer bis zum Knotenpunkt fahren, wodurch auch die Pünktlichkeit des Linienbusverkehrs verbessert werden kann. Durch Verzicht auf die Vorbeifahrmöglichkeit können die Parkmöglichkeiten nördlich der Bismarckstraße zwischen den Hausnummern 12 (behindertengerecht) und 14-18 erhalten sowie eine Ladezone nach der Einmündung Humboldtstraße geschaffen werden. Der Radweg stadteinwärts, an der Südseite der Bismarckstraße auf Höhe der Hausnummer 13 wird hinter dem bis zu 2,60 m breiten Warte- bzw. Ein- und Ausstiegsbereich (ein bislang nicht vorhandener Unterstand kann ggf. geschaffen werden) vorbeigeführt, um eine Gefährdung wartender bzw. aussteigender Fahrgäste zu verhindern.

Die vorhandenen Straßenbäume in der Bismarckstraße können in der vorliegenden Planung auf beiden Straßenseiten vollständig erhalten – und teilweise sogar ergänzt werden – und damit in ihrer straßenraumgliedernden und stadtklimatisch wichtigen Funktion im Bestand bewahrt und gestärkt werden.

Um die stadtauswärts führende Radverkehrsanlage zu schaffen, ist auch im Abschnitt zwischen Albert-Preu-Straße/Löhestraße und Oswald-Merz-Straße die Wegnahme von einem der bislang zwei Fahrstreifen in der Bismarckstraße notwendig.

Die Bismarckstraße wird demnach künftig bereits ab dem Freiheitsplatz einstreifig (3,75 m Fahrstreifenbreite ab Freiheitsplatz bis zur Aufweitung für die Abbiegefahrstreifen vor dem Siebener Platz) stadteinwärts geführt. Ein Radweg mit einer Breite von 1,60 m zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen wird angelegt. Da in diesem Abschnitt zahlreiche Grundstückszufahrten vorhanden sind, sind aus Gründen der Verkehrssicherheit durch Markierungen (z.B. Fahrradpiktogramme) Vorkehrungen zur Verdeutlichung des Vorrangs des Radverkehrs zu treffen.

An den signalgesteuerten Knotenpunkten Bismarckstraße / Oswald-Merz-Straße sowie Siebener Platz sind umfangreiche Umbaumaßnahmen sowie Veränderungen bei der Signalisierung vorzunehmen (u.a. Anpassung der

Kurvenradien, Schaffung indirekter Linksabbiegemöglichkeiten für den stadteinwärtigen und stadtauswärtigen Radverkehr mit gesonderter Signalisierung).

Bei der Bushaltestelle Siebener Platz wird die stadteinwärts laufende Radverkehrsführung hinter der Fahrbahnrandhaltestelle geführt, um eine Gefährdung wartender bzw. aussteigender Fahrgäste zu verhindern. Der Radweg wird über den Rechtsabbiegefahrstreifen wieder an die Fahrbahn der Bismarckstraße als eigenständiger, bis zu 2,0 m breiter Radweg geführt. An der Fahrbahnrandhaltestelle vorbei wird der rechtsabbiegende Verkehr in die Rathenaustraße geführt. Von der Rathenaustraße kommend wird die Linksabbiegemöglichkeit in die Rathenaustraße 47 aufgelassen. Diese dient bisher ausschließlich als Zufahrt zum Werksgelände der ansässigen Firma, die nicht auf diese Zufahrt aus der Rathenaustraße angewiesen ist, da die Zufahrt zum Werksgelände aus der Bismarckstraße unverändert vorhanden bleibt. Der Rechtsabbieger von der Rathenaustraße auf die Bismarckstraße wird über den Fuß- und Radweg mit einer Geh- und Radwegüberfahrt geführt. So wird der gesamte Verkehrsraum gemäß den Empfehlungen des Sicherheitsaudits ausgeführt.

#### Siebener Platz:

Der Siebener Platz wird neu gestaltet mit dem Fokus auf die Ordnung der Flächen für den ruhenden Verkehr und auf die Erweiterung der Grünflächen zur besseren Raumgliederung sowie zur Stärkung der Aufenthalts- und Verkehrsraumqualität. Von ursprünglich acht Stellplätzen können sieben erhalten werden, wovon einer behindertengerecht ausgeführt werden kann. Die Stellplätze werden durch einen Fußweg von der südlich entstehenden Grünfläche räumlich getrennt. Durch die Neugliederung ergibt sich eine größere Grünfläche und es können drei neue Baumpflanzungen vorgesehen werden. Es kann eine Ruheinsel mit Bänken und Grün geschaffen werden, um gerade älteren Menschen die Möglichkeit einer Pause, mit schattenspendenden Bäumen, zu geben.

#### Erlanger Straße:

Um eine anforderungsgerechte Radverkehrsführung in der Erlanger Straße schaffen zu können, ist die Wegnahme eines Fahrstreifens erforderlich, so dass dort künftig lediglich ein Fahrstreifen mit einer Breite von 3,5 bis 4,5 m eingeplant ist. Im östlichen Teilabschnitt ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse ein Radfahrstreifen, mindestens in Regelbreite (1,85 m), vorgesehen, der im westlichen Teilabschnitt in einen baulich angelegten Radweg in einer Breite von 2,0 m übergeht. Am Knotenpunkt mit der Carl-Burger-Straße und Oswald-Merz-Straße ist die Auflassung der freien Rechtsabbiegespur vorgesehen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Fahrgeschwindigkeiten bei der Zufahrt in die Tempo-30-Zone zu reduzieren. Der Rechtsabbiegefahrstreifen in die Carl-Burger-Straße ist demzufolge in die Signalisierung einzubinden. Durch die gemäß den Gutachten mögliche Kürzung des Rechtsabbiegefahrstreifens ist es möglich, im Bereich der Erlanger Straße 30 – 34 eine Ladezone einzurichten. Nach rechts von der Erlanger Straße in die Carl-Burger-Straße abbiegende Radfahrende werden auf dem Rechtsabbiegefahrstreifen geführt (Fahrradweiche). In die Oswald-Merz-Straße wird indirektes Linksabbiegen für den Radverkehr vorgesehen (mit gesonderter Signalisierung).

Die Bushaltestellen Albert-Preu-Straße und Stadtfriedhof werden als Fahrbahnrandhaltestellen ausgeführt. An der Haltestelle Albert-Preu-Straße wird mit einer Fahrbahnbreite von 6,25 m die Möglichkeit der Vorbeifahrt an haltenden Bussen bestehen, um Rückstauungen auf den Stadtkernring während der nachmittäglichen Spitzenstunde zu verhindern. Die Haltestelle Stadtfriedhof ist hingegen aus Gründen der Verkehrssicherheit nach einschlägiger Empfehlung des Sicherheitsaudits mit einer Fahrbahnbreite von 3,75 m ohne die Möglichkeit einer Vorbeifahrt konzipiert (Lage der Haltestelle im Einmündungsbereich der Hardenbergstraße).

Im Einmündungsbereich der Albert-Preu-Straße in die Erlanger Straße wurde der Gehweg auf der Westseite deutlich verbreitert auf mind. 2,50 m.

Im Bereich des Stadtfriedhofes ist die Anlage eines Parkstreifens, der durch Grünstreifen bzw. Pflanzquartiere eingefasst wird, eingeplant. Insgesamt ergibt sich hier eine Neuordnung und Lageverschiebung der Parkmöglichkeiten. Im Bereich östlich der Zufahrt zur Aussegnungshalle (Erlanger Straße 42) werden zusätzliche Parkmöglichkeiten auf der Nordseite der Erlanger Straße geschaffen. Der Radweg wird durch einen Sicherheitstrennstreifen in

der Breite von 0,75 m von den Parkständen abgegrenzt. Westlich der Zufahrt zur Aussegnungshalle liegen die Parkstände einschließlich einer Ladezone im Bereich Erlanger Straße 69 – 71, anders als bisher (Planungsstand zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung), auf der Südseite der Erlanger Straße, also auf der Seite der Wohn- und Gewerbenutzungen.

Der weiter stadtauswärts fahrende Radverkehr wird vor dem Freiheitsplatz vom Seitenraum auf die Fahrbahn geführt. Die Radverkehrsführung im Knotenpunktbereich wird durch entsprechende Markierung von Radverkehrsfurten und Aufstellflächen gekennzeichnet.

#### Bereich Freiheitsplatz:

Im Bereich des Freiheitsplatzes ist entsprechend Empfehlung des Verkehrssicherheitsaudits und Ergebnis der Verkehrsuntersuchung der Rückbau der freilaufenden Rechtsabbiegespuren von der Bismarckstraße in die Scheffelstraße sowie von der Scheffelstraße in die Bamberger Straße vorgesehen. Im Kurvenbereich ist dadurch ein vergrößerter Bereich für den Fußgängerverkehr sowie für mehr Verkehrsgrün und die Neupflanzung von Bäumen vorgesehen. Durch die vorgesehene Umgestaltung wird die Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Verkehrssicherheit insbesondere für den nichtmotorisierten Verkehr (Fuß- und Radverkehr) deutlich verbessert.

Zwischen der Bamberger Straße und Justus-Liebig-Straße ist am freilaufenden Rechtsabbieger (bleibt bestehen) ein Fußgängerüberweg geplant. Im gesamten Bereich des Freiheitsplatzes wird für den Fahrradverkehr indirektes Linksabbiegen durch Berücksichtigung gesonderter Aufstellflächen und Signalisierung ermöglicht.

Der Linksabbiegefahrstreifen von der Bamberger Straße in die Scheffelstraße wird aus Gründen der Kapazität gegenüber dem Bestand verlängert. Im östlichen Abschnitt der Bamberger Straße werden für den Radverkehr stadteinwärts (ab Funckstraße) und stadtauswärts (bis August-Bebel-Platz) Radfahrstreifen vorgesehen, um Anschlüsse von und zu den angrenzenden Stadtteilbereichen zu schaffen (August-Bebel-Platz und Funckstraße) sowie den Anschluss für einen künftigen weiteren Ausbau in der Bamberger Straße vorzubereiten.

#### Art der baulichen Nutzung

- Verkehrsflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB
- Mischgebietsflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. § 6 BauNVO
- Flächen für den Gemeinbedarf gem. § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan zur Verkehrsraumneugestaltung werden vorrangig die öffentlichen Verkehrsflächen überplant und festgelegt. Für den bebaubaren Bereich im B-Plan-Geltungsbereich wird lediglich die Art der baulichen Nutzung festgesetzt, konkrete Angaben zum Maß der baulichen Nutzung (sowie weitere Festsetzungen wie z.B. Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche) sind nicht enthalten. Es handelt sich um einen einfachen B-Plan gem. § 30 Abs. 3 BauGB. Dementsprechend sind auch keine Festsetzungen, insb. zur Höhe/ Geschossigkeit baulicher Anlagen (zum Beispiel im Bereich bestehender oder geplanter Richtfunktrassen) enthalten. Diesbezüglich ist eine Einzelfallprüfung im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Verfahrens erforderlich.

Die Art der baulichen Nutzung bleibt größtenteils unverändert zum bestehenden Planungsrecht. In den wenigen Teilbereichen gelten die bestehenden qualifizierten Bebauungspläne künftig nicht fort (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 13/62, 2/69, 4/72, 9/75 TB 1 und 14/87). Der neue Bebauungsplan soll mit den Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung und den Verkehrsflächen die bisher verbindlichen B-Pläne ersetzen. In der nördlichen Wolfsgasse wird ein Kerngebiet (§7 BauNVO) in ein bereits faktisch vorhandenes Mischgebiet (§6 BauNVO) geändert. Künftig soll im gesamten B-Plan-Geltungsbereich § 30 Abs. 3 in Verbindung mit § 34 BauGB gelten.

## **5. Wesentliche Änderungen zum Planstand 24.01.2022 (Stand frühzeitige Beteiligung):**

- Erlanger Straße
  - Verkürzung des Rechtsabbiegefahrstreifens von der Erlanger Straße in die Carl-Burger-Straße zur Reduzierung des Verflechtungs- und möglichen Konfliktbereiches im Zufahrtsbereich zum Knotenpunkt.

- Berücksichtigung einer gesonderten Aufstellfläche zum indirekten Linksabbiegen für den Radverkehr von der Erlanger Straße in die Humboldtstraße.
  - Verbreiterung des Gehweges an der Albert-Preu-Straße an der Westseite im Einmündungsbereich zur Erlanger Straße auf mind. 2,50 m.
  - Verlagerung der Parkstände westlich der Einmündung Hardenbergstraße auf die Südseite der Erlanger Straße.
  - Ausweisung von gesonderten Flächen für Liefer- und Ladevorgänge, d. h. „Ladezonen“ im Bereich Erlanger Straße 30 - 32 an der Nordseite sowie auf Höhe der Erlanger Straße 69 - 71 an der Südseite
  - Die Haltestelle „Stadtfriedhof“ an der Erlanger Straße ist als barrierefreie Fahrbahnrand-Haltestelle ohne Vorbeifahrtmöglichkeit ausgebildet.
- Bismarckstraße und Siebener Platz
- Berücksichtigung einer einheitlichen Breite für den stadtauswärts führenden Radweg in Gegenrichtung der Einbahnstraße von 1,60 m (Regelmaß gemäß ERA bei geringer Radverkehrsstärke).
  - Verbreiterung des Sicherheitstrennstreifens von 0,5 m auf 0,75 m zwischen Fahrbahn und Radweg in Gegenrichtung der Einbahnstraße.
  - Abschnittsweise Verbreiterung des Radweges in stadteinwärtiger Führung, die Breite beträgt zwischen 1,6 m und 2,0 m (angestrebtes Regelmaß).
  - Berücksichtigung einer gesonderten Fläche für Liefer- und Ladevorgänge, d. h. „Ladezone“ im Bereich Bismarckstraße 18 ½ / Humboldtstraße 2.
  - Angepasste Gestaltung des Knotenpunktbereichs Bismarckstraße / Rathenaustraße: Die Anbindung der Rathenaustraße wurde in der Geometrie kompakter gestaltet. Damit werden die Abbiegegeschwindigkeiten gesenkt. Geh- und Radwege werden direkter über die Rathenaustraße geführt und die Zufahrt zum Gewerbestandort entfällt. Der Abstand zwischen der Bushaltestelle und der Radfahrerfurt über die Rathenaustraße wurde vergrößert, wodurch bessere Sichtbeziehungen bestehen. Der Rechtsabbieger aus der Rathenaustraße

in die Bismarckstraße (geringer Anliegerverkehr) wird über eine bevorrechtigte Geh- und Radwegüberfahrt geführt.

- Umgestaltung Siebener Platz mit Neuordnung der Parkstände, Berücksichtigung eines behindertengerechten Parkstands und Erweiterung Verkehrsgrün inkl. neuer Baumpflanzungen.
- Verkehrsgrün ohne Baum-Neupflanzungen im Einmündungsbereich Erlanger Straße für verbesserte Sichtbeziehungen und zur Freihaltung und Schutz der vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen.
- Die Haltestelle „Humboldtstraße“ an der Bismarckstraße ist als barrierefreie Fahrbahnrand-Haltestelle ohne Vorbeifahrtmöglichkeit ausgebildet.

– Freiheitsplatz

- Erweiterung des Geltungsbereiches an der Scheffelstraße.
- Rückbau freilaufender Rechtsabbiegerfahrspuren von der Bismarckstraße in die Scheffelstraße und von der Scheffelstraße in die Bamberger Straße, Nutzung der freiwerdenden Seitenraumflächen für breitere Gehwege und zusätzliches Verkehrsgrün.
- Berücksichtigung eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) am bestehenbleibenden freilaufenden Rechtsabbieger von der Bamberger Straße in die Justus-Liebig-Straße.
- Fahrradaufstellflächen für indirektes Linksabbiegen im gesamten Bereich des Freiheitsplatzes.
- Vorgezogene Haltelinien an den Radfahrstreifen in der Justus-Liebig-Straße und Scheffelstraße für eine bessere Sichtbarkeit und Wahrnehmung des Radverkehrs.

– Weitere Bereiche

- Erweiterung des Geltungsbereiches am Wittelsbacherring (Bereich Richard-Wagner-Gymnasium)
- Umbau der Haltestelle „Wittelsbacherring-stadtauswärts“ zur barrierefreien Fahrbahnrandhaltestelle und Rückbau der Mittelinsel an der Gehwegfurt.
- Neue Baumpflanzungen (Standortvorschläge) im gesamten Geltungsbereich.

## **6. Verkehrsuntersuchungen**

Zur Verifizierung und Optimierung der Planung wurde eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung mit Verkehrszählungen und Verkehrssimulationen beauftragt und durchgeführt. Hierbei wird u. a. geprüft, ob bei Realisierung der vorliegenden Entwurfsplanung ein anforderungsgerechter, d. h. sicherer und leistungsfähiger Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmenden möglich ist. Im Bedarfsfall werden Verbesserungsmaßnahmen identifiziert und eine gutachterliche Empfehlung ausgesprochen. Die Ergebnisse und Empfehlungen der Verkehrsuntersuchung wurden bei Fortschreibung der Planung berücksichtigt.

### **Ergebnisse des Verkehrsgutachtens von Januar 2023**

Sowohl die Bismarckstraße als auch die Erlanger Straße sind heute ausreichend leistungsfähig bei Qualitätsstufen von QSV A bis D. Die mikroskopische Verkehrssimulation des Planfalls mit gegenüber dem Bestand ausgebauten bzw. neuen Radverkehrsanlagen zeigt, dass für alle lichtsignalgeregelten Knotenpunkte auch die Planungsentwürfe zum Radverkehrsausbau leistungsfähig im motorisierten Individualverkehr sind und eine ausreichende Verkehrsqualität aufweisen. Voraussetzung ist eine Anpassung der Steuerungen der Lichtsignalanlagen, insbesondere die Anpassung der Freigabezeiten an die Streckenabschnitts- und Knotencharakteristika.

Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden mit mindestens einer Qualitätsstufe von QSV D.

### **Ergebnisse des Sicherheitsaudits vom 04.11.2022**

Das Sicherheitsaudit dient der Vermeidung von Unfällen und stellt eine Form der Qualitätssicherung für eine sichere Verkehrsanlage dar. Es soll bewirken, dass neue, um- oder ausgebaute und bestehende Straßen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit den Bedürfnissen aller Gruppen von Verkehrsteilnehmenden gerecht werden. Im Sicherheitsaudit werden entsprechende Anregungen gegeben, wo und wie die Planung optimiert und sicherer gestaltet

werden kann. Die im Auditbericht angeführten Anmerkungen wurden im Einzelnen auf Umsetzbarkeit geprüft und weitestgehend in der neuen Planung berücksichtigt oder entsprechend abgewogen (siehe gesondertes Dokument „Stellungnahme und Behandlung Sicherheitsaudit vom 26.10.2023“).

### **Verkehrsversuch**

In der Zeit vom 01.09.2022 bis 30.09.2022 wurde ein Verkehrsversuch durchgeführt, um ausgewählte Elemente der Vorentwurfsplanung, wie sie für die frühzeitige Beteiligung vorgelegt worden war, zu erproben. Der Verkehrsversuch bestand darin, dass in der Bismarckstraße und der Erlanger Straße jeweils ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr weggenommen wurde. Dadurch konnte gezeigt werden, wie der Verkehrsfluss bei einstreifiger Führung abläuft. Nur abschnittsweise konnte zwischen Freiheitsplatz und Siebener Platz eine Freigabe für den Radverkehr erfolgen, sodass wesentliche Elemente der Planung im Rahmen des Verkehrsversuchs nicht erprobt werden konnten. Dies betrifft auch die Anpassung der Signalisierung an den Knotenpunkten zwischen Freiheitsplatz und Stadtkernring, die aufgrund des vergleichsweise kurzen Versuchszeitraums nicht umgestellt werden konnte.

### **Beratungen in der Stadtratskommission für Rad- und Fußwegeplanung am 10.05.2022 und 16.05.2023**

In der Kommissionssitzung am 10.05.2022 wurde der Verfahrens- und Sachstand zum Bebauungsplanverfahren Nr. 1/22 sowie die ersten Erkenntnisse und Empfehlungen aus der Verkehrsuntersuchung erläutert. Es erfolgte eine Erörterung von Problemstellen, und mögliche Alternativplanungen bezüglich konkreter Radverkehrsführungen wurden für einzelne Teilbereiche diskutiert. In der Kommissionssitzung am 16.05.2023 erfolgte anhand erster Planskizzen eine ausführliche Berichterstattung über vorliegende Planungs- und Handlungsempfehlungen aus der Verkehrsuntersuchung und dem Sicherheitsaudit mit nachfolgendem Ergebnis: Die Kommission nimmt vom Bericht der Verwaltung Kenntnis und unterstützt das Projekt wohlwollend.

### **Beratung in der 3. Sitzung des Beirates für nachhaltige und stadtklimagerechte Planung und Stadtentwicklung am 25.01.2022**

In der Sitzung des Klimabeirates am 25.01.2022 wurde die Planung der Verkehrsraumneugestaltung vorgestellt. Aus dem Beirat wurde angeregt, ergänzend zur Verkehrsraumneugestaltung eine Geschwindigkeitsbegrenzung – Tempo 30 – vorzunehmen. Dies ist eine straßenverkehrsrechtliche Angelegenheit und kann nicht im Bebauungsplan geregelt werden. Im Kreuzungsbereich der Bismarckstraße und Oswald-Merz-Straße befindet sich eine der größeren Grundschulen im Stadtgebiet, die Luitpoldschule; vor diesem Hintergrund ist die Verbesserung aus Sicht des Beirates von größter Bedeutung. Im Bereich der Bismarckstraße und Rathenaustraße ist eine intensive Prüfung auf Optimierungsbedarf im Bereich der Bushaltestelle und sicheren Radverkehrsführung angeregt worden. Die Optimierung dieses Streckenabschnitts konnte entsprechend den Verkehrsgutachten umgesetzt werden (siehe Aussagen im Kap. 4 und 5). Der Beirat begrüßt und unterstützt die vorliegende Planung aus der frühzeitigen Beteiligung.

## **7. Umweltbericht**

### **Einleitung**

Gemäß § 50 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wird die Umweltverträglichkeitsprüfung im Aufstellungsverfahren als Umweltprüfung mitsamt der Überwachung nach den Vorschriften des BauGB durchgeführt. Eine nach dem UVP etwaig erforderliche Vorprüfung des Einzelfalls entfällt gem. § 50 Abs. 1 Satz 2 UVP, da für den aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 1/22 eine Umweltprüfung nach den Vorschriften des Baugesetzbuches durchgeführt wird. Der vorliegende Umweltbericht entspricht als Umweltprüfung nach den Vorschriften des Baugesetzbuches damit den Anforderungen des UVP. Die Durchführung einer separaten Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist nicht erforderlich.

Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf dem aktuellen Sach- und Kenntnisstand des Verfassers dieses Umweltberichtes (Stadt Bayreuth, Stadtplanungsamt) sowie den vorliegenden umweltrelevanten Informationen.

Hieran orientiert sich auch der Umfang und der Detaillierungsgrad der Umweltprüfung. Im Rahmen der Bauleitplanverfahren sind insbesondere die zuständigen Fachbehörden, Fachdienststellen und Fachverbände zur Mitwirkung und zur Fortschreibung des Umweltberichtes aufgefordert.

### **Kurzdarstellung des Inhalts und wichtiger Ziele des Bebauungsplanes**

Das Plangebiet im Bayreuther Westen liegt im nördlichen Teil des Stadtbezirks Altstadt. Die Bismarckstraße und Erlanger Straße binden als wichtige Bundesverkehrsstraßen das Stadtgebiet an das überregionale Straßennetz in den Bayreuther Westen an. Mit den gegenständlichen Bebauungsplanverfahren sollen die bisherigen Verkehrsanbindungen zukunftsfähig für alle Verkehrsteilnehmenden, insb. auch den Fuß- und Radverkehr, ausgestaltet werden.

Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Hauptverkehrs- und Bundesstraßenabschnitte Bismarckstraße und Erlanger Straße sollen durch die geplante Verkehrsraumneugestaltung ihrer zugewiesenen Verkehrsfunktion entsprechend für alle Verkehrsarten anforderungsgerecht ausgebaut und allen Verkehrsteilnehmenden eine sichere Benutzung der Verkehrsanlagen ermöglicht werden.

Es wurden Verkehrsuntersuchungen und –simulationen durchgeführt, die mögliche Problemstellungen wie auch Vorschläge zur Lösung ermittelt haben. Die Ergebnisse und Empfehlungen der Verkehrsuntersuchung wurden bei Fortschreibung der Planung berücksichtigt.

Mit dem gegenständlichen Bebauungsplanverfahren Nr. 1/22 werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Änderung des Straßenraums im Stadtteil Altstadt geschaffen.

#### Wesentliche Planungsinhalte<sup>1</sup>:

---

<sup>1</sup> Zur ausführlichen Darstellung und Begründung der Planinhalte siehe Kapitel 4 des allgemeinen Teils der Begründung.

- Festsetzung eines Mischgebietes (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 6 BauNVO)
- Neugestaltung des Straßenverkehrsraums in der Bismarckstraße und Er-langer Straße (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
- Schaffung der Voraussetzungen für die Realisierung anforderungsge-rechter Rad- und Fußverkehrsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen, dies beinhaltet eine gesicherte Radverkehrsführung entgegen der Ein-bahnstraßenregelung an der Bismarckstraße.

### **Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen fest- gelegten Ziele des Umweltschutzes und deren Berücksichtigung**

Hinsichtlich der einzelnen Schutzgüter, die in der Umweltprüfung gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB zu behandeln sind, bestehen diverse Ziele zum Schutz, zur Pflege und der Entwicklung der Umwelt. In den folgenden Kapi-teln werden die aus den Fachgesetzen, den Fachplänen sowie sonstigen Planungen und Richtlinien zu entnehmenden allgemeingültigen Ziele des Umweltschutzes, die vom Bauleitplan berührt werden, dargestellt und deren Umsetzung dokumentiert. Zu beachten sind insbesondere die folgenden Fachgesetze, Fachpläne und räumlichen Gesamtplanungen:

#### Fachgesetze:

*(mitsamt Verordnungen und technischen Anleitungen)*

- BauGB (v.a. Bodenschutz- und Umwidmungssperrklausel des § 1a Abs. 2 BauGB, Klimaschutzklausel des § 1a Abs. 5 BauGB und Umweltschutzziele des § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. e, f, h BauGB)
- Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) und Bundes-Bodenschutz-verordnung (BBodSchV)
- Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), Bundesimmissions-schutzverordnung (BImSchV)
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Bayerisches Naturschutz-gesetz (BayNatSchG)
- Denkmalschutzgesetz (DSchG)

- Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und Bayerisches Wassergesetz (BayWG)

Fachpläne und räumliche Gesamtplanungen:

- Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern
- Regionalplan Oberfranken-Ost (5) mit Landschaftsentwicklungskonzept Region Oberfranken-Ost (LEK 5)
- Flächennutzungsplan der Stadt Bayreuth mit integriertem Landschaftsplan

## **7.1. Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen**

### **7.1.1. Bestandsaufnahme (Basisszenario) und voraussichtliche Entwicklung des Umweltschutzes bei Nichtdurchführung der Planung**

Die Bestandsaufnahme als Basisszenario ist dezidiert nach den Schutzgütern Fläche und Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Klima und Luft, Mensch (Lärm) und Mensch (Erholung), Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter der anhängenden Tabelle zu entnehmen.

Basisszenario:

Der aktuelle Stand entspricht den städtebaulichen Entwicklungszielen des Flächennutzungsplans, jedoch keiner zukunftsfähigen und anforderungsgerechten verkehrlichen Gestaltung des Verkehrsraums für alle Verkehrsteilnehmenden. Bei Nichtdurchführung der Planung bleibt die Bestandssituation unverändert. Die durch den Bebauungsplan betroffenen Flächen würden weiter als versiegelte Straßenflächen bzw. Straßenbegleitgrün mit geringer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild bestehen bleiben.

Die Planung entspricht den städtebaulichen Entwicklungszielen des Flächennutzungsplans und einer zukunftsfähigen und anforderungsgerechten verkehrlichen Gestaltung des Verkehrsraums für alle Verkehrsteilnehmenden.

### **7.1.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans bestehen bereits Beeinträchtigungen durch Immissionen der bestehenden Verkehrsstraßen. Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt verbal argumentativ in drei Stufen:

- Geringe Erheblichkeit
- Mittlere Erheblichkeit
- Hohe Erheblichkeit

Bei der Ermittlung der Auswirkungen der Planung auf die einzelnen Schutzgüter kann unterschieden werden zwischen baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen. Die Prüfung erfolgte auf Grundlage der Anlage 1 zum BauGB sowie auf Grundlage der Anlage 4 zum UVPG. Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt in tabellarischer Form (siehe Anlage).

Aufgrund der bisherigen Nutzung der Flächen und der bereits bestehenden planungsrechtlichen Festsetzungen (Bebauungspläne Nr. 2/69, 9/75, 14/87, 4/72, 13/62) sind die Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter insgesamt von keiner bis geringer Erheblichkeit.

Bei der vorliegenden Verkehrsraumneugestaltung handelt es sich nicht um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV beziehungsweise eine wesentliche Änderung öffentlicher Straßen im Sinne des § 41 BImSchG. Die vorgesehenen baulichen Eingriffe beinhalten keine Maßnahmen, die auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße abzielen, weshalb mit der Verkehrsraumneugestaltung keine Erhöhung der Lärmbelastung durch zusätzlichen Verkehr verbunden ist.

Es kommt zu keinen bzw. nur geringen Auswirkungen auf die Schutzgüter, da im Vergleich zum Bestand vorwiegend die Aufteilung des Straßenraums geändert wird und nicht neuer Raum in Anspruch genommen wird. Wo es möglich ist, wird eine Verbesserung der bestehenden Situation angestrebt durch Entsiegelung, Neupflanzungen von Bäumen oder Schaffung von Grünflächen.

Überdies zu beschreiben sind gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. i BauGB auch die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. a bis d BauGB (Schutzgüter):

Zwischen den Schutzgütern bestehen diverse Wechselwirkungen. So führt insbesondere eine Zunahme der Versiegelung zu einem Verlust der natürlichen Bodenfunktion wie z. B. der Fähigkeit der Filterung, Pufferung und Umwandlung von Schadstoffen. Zusätzlich bewirkt die Versiegelung nachteilige Veränderungen des Schutzgutes (Grund-)Wasser, da versiegelter Boden das großflächige Versickern und Verdunsten von Niederschlagswasser nicht mehr zulässt.

Die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt können beeinträchtigt werden, weil die Lebensraumqualität von versiegelten Bereichen als Pflanzenstandort und als Habitat eingeschränkt werden kann.

Eine erhebliche Verstärkung der Umweltauswirkungen durch sich negativ beeinflussende Wechselwirkungen und damit eine - bei der isolierten Betrachtung der Schutzgüter möglicherweise nicht erkannte - erhebliche Beeinträchtigung ist aufgrund der Planungsausgangssituation nicht zu erwarten.

#### Planungsszenario:

Aufgrund des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs wird eine stadtfunktional erforderliche Verkehrserschließung umweltverträglich gesteuert, dabei werden im Zuge des Bebauungsplanverfahrens alle relevanten Belange und Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Die angestrebte Planung mit dem Ziel, die Verkehrsachsen Bismarckstraße und Erlanger Straße ihrer zugewiesenen Verkehrsfunktion entsprechend für alle Verkehrsarten anforderungsgerecht auszubauen und allen Verkehrsteilnehmenden eine sichere Benutzung der Verkehrsanlagen zu ermöglichen, wirkt sich – im Vergleich zum Bestand - nicht negativ auf die einzelnen Umweltbelange aus.

Im Falle der meist nur temporären Beeinträchtigungen der vorhandenen Vegetation (z.B. durch die Baumaßnahmen) können diese im Rahmen der Planung ausgeglichen und ersetzt werden sowie zusätzliches Straßenbegleitgrün und ergänzende Straßenbäume geschaffen werden.

### **7.1.3. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sowie ggf. geplante Überwachungsmaßnahmen**

Die geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen der Planung sowie die geplanten Überwachungsmaßnahmen sind der anhängenden Tabelle zu entnehmen.

Unter Hinweis auf § 1a Abs. 3 BauGB (umweltschützende Belange in der Abwägung) ist ein Ausgleich nicht erforderlich, da die baulichen Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind bzw. zulässig waren.

### **7.1.4. Anderweitige Planungsmöglichkeiten**

Der Standort als Straßenverkehrsraum ergibt sich aus dem Bestand (über Jahrhunderte gewachsene Siedlungs- und Verkehrsstruktur) und entspricht dem wirksamen Flächennutzungsplan mit Darstellung der örtlichen Hauptverkehrsstraßen. Die gesamtstädtische Prüfung alternativer Standorte auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung erfolgte im Rahmen der gesamtstädtischen Verkehrsplanung im Zuge der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes.

Bei Nichtdurchführung der Planung bliebe die Bestandssituation mit den vorhandenen erheblichen Qualitäts- und Sicherheitsdefiziten, vor allem für den Fußgänger und den Radverkehr, unverändert bestehen und der Verkehrsraum entspräche weiterhin nicht dem technischen Regelwerk.

#### Städtebauliche Entwicklungsalternativen

Die vorliegende Bauleitplanung sieht mit ihren Festsetzungen und weiteren Planungsinhalten ein zukunftsfähiges Straßenverkehrsnetz mit überörtlicher Verbindungsfunktion sowie die Erschließung und tragfähige Anbindung des Stadtteils Altstadt zur Stadtmitte vor. Alternative Planungsmöglichkeiten sind kaum gegeben und wenn nur im Detail möglich, da die Hauptverkehrsstraßen bereits vorhanden sind und der Straßenquerschnitt räumlich eng begrenzt ist.

#### **7.1.5. Beschreibung der erheblich nachteiligen Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle und Katastrophen zu erwarten sind, auf die Schutzgüter und deren Wechselwirkungen**

Im Plangebiet befinden sich weder Störfallbetriebe i. S. d. § 50 BImSchG noch befindet sich das Plangebiet im potentiellen Einwirkungsbereich solcher Störfallbetriebe. Durch die Planungen sind Belange der planungsrechtlichen Störfallvorsorge im Sinne der Richtlinie 2012/18/EU (Seveso-III-Richtlinie) sowie die diesbezügliche nationale Gesetzgebung nicht betroffen.

Risiken durch schwere Unfälle und Katastrophen mit möglichen Auswirkungen auf die einschlägigen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen, die von außen auf das Plangebiet einwirken, könnten nach heutigem pflichtgemäßem Ermessen von Verkehrsunfällen und von Gefahrguttransporten auf den Hauptverkehrsstraßen und Bahngleisen ausgehen.

Risiken durch schwere Unfälle und Katastrophen, die aus dem Plangebiet in die umgrenzenden Gebiete wirken, sind nicht zu erwarten, da der Bebauungsplan keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die für solche größeren Havarien und Katastrophen in Frage kämen.

Derzeit sind bei der Umsetzung der Planung keine weitergehenden Risiken für die o.g. Schutzgüter und deren Wechselwirkung durch schwere Unfälle oder Katastrophen abzusehen.

### **7.2. Zusätzliche Angaben**

#### **7.2.1. Wichtigste Merkmale der verwendeten technischen Verfahren sowie Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben**

Die Umweltprüfung wurde aufgrund der vorliegenden umweltrelevanten Informationen mit Relevanz für die zu untersuchenden Schutzgüter durchgeführt, die dem Verfasser vorliegen. Bei der Zusammenstellung der Angaben sind keine signifikanten Schwierigkeiten aufgetreten.

#### **7.2.2. Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen**

Gem. § 4c BauGB haben die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, zu überwachen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Damit besteht der primäre Anwendungsbereich des Monitorings darin, die prognostischen Folgeabschätzungen bei der Planaufstellung im Nachhinein unter Kontrolle zu halten. Unvorhergesehen sind in diesem Zusammenhang Auswirkungen, wenn sie nach Art und Intensität nicht bereits Gegenstand der Abwägung sind, oder wenn Prognoseunsicherheiten bestehen. Die geplanten Überwachungsmaßnahmen sind der anhängenden Tabelle zu entnehmen.

Im vorliegenden Fall ergeben sich die Umweltauswirkungen in erster Linie durch Art und Umfang der baulichen Maßnahmen im Plangebiet. Da für diese baulichen Maßnahmen die gesetzliche Grundlage als örtliche Satzung ein Bebauungsplan wird, ist die Kontrollbehörde für die Einhaltung der Festsetzungen die Stadt Bayreuth mit ihren entsprechenden Fachdienststellen (Zusammenwirken Tiefbauamt, Bauordnungsamt, Stadtplanungsamt und Amt für Umwelt- und Klimaschutz).

Nach aktuellem Kenntnisstand verbleiben durch die Realisierung der Planung keine unvorhergesehenen erheblichen Umweltauswirkungen. Nachdem weitere Überwachungsmaßnahmen daher nicht erforderlich sind, kann auf ein systematisches Monitoring verzichtet werden.

## **8. Allgemein verständliche Zusammenfassung**

Das Plangebiet im westlichen Stadtgebiet liegt inmitten des Stadtbezirks Altstadt und grenzt im Osten an den Stadtbezirk City. Die Bismarckstraße und die Erlanger Straße binden als wichtige Bundesverkehrsstraßen das Stadtgebiet an das überregionale Straßennetz an. Mit dem gegenständlichen Bauleitplanverfahren Nr. 1/22 werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung einer für alle Verkehrsarten leistungsfähigen, zukunftsorientierten, sicheren, insbesondere auch nahmobilitätsfreundlichen Verkehrsgestaltung der Bismarckstraße und Erlanger Straße geschaffen. Es handelt sich bei dem Bauleitplanverfahren um die Überplanung eines größtenteils bebauten Straßenverkehrsraumes.

Die Umweltauswirkungen der künftigen Nutzung als Verkehrsflächen wurden im Hinblick auf die Veränderungen von Fläche und Boden, Wasserhaushalt, Klima und Luftverhältnissen, Lebensraum für Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt, Erholungsqualität für Menschen, künftige Lärmbelastung, das Landschaftsbild und der Kultur- und Sachgüter insgesamt keiner Erheblichkeit oder nur einer geringen Erheblichkeitsstufe zugeordnet. Da die bisherigen Straßenverkehrsflächen bereits versiegelt und die Mischgebiete größtenteils bebaut sind, sind keine weitergehenden erheblichen Nachteile hinsichtlich der im BauGB genannten Schutzgüter zu erwarten.

## **9. Referenzliste/Quellen**

- Luftbildanalysen des Stadtplanungsamtes anhand von Luftbildern
- Kartierungen/Auskünfte aus dem Geoinformationssystem der Stadt Bayreuth (GeoAS)
- mehrere Ortsbegehungen des Stadtplanungsamtes 2020/2021/2022/2023.

## **10. Auswirkung der Planung**

Für die Umsetzung der baulichen Maßnahmen entsprechend Bebauungsplan wurden in einer ersten überschlägigen Berechnung Gesamtkosten in Höhe von rd. 4,7 Mio. Euro ermittelt. Hiervon entfallen auf die Umsetzungsmaßnahmen an der Erlanger Straße rd. 1,7 Mio. Euro, die Bismarckstraße (inkl. Siebener Platz) rd. 2,6 Mio. Euro und den Freiheitsplatz rd. 0,4 Mio. Euro.

Grundsätzlich kommen verschiedene Förderprogramme des Bundes (z. B. Kommunalrichtlinie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz; Fördermaßnahmen durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität) oder des Freistaates (z. B. Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – BayGVFG) in Betracht, um Zuwendungen für das Projekt zu erhalten. Aufgrund der großen Dynamik in der Förderlandschaft kann erst nach entsprechend geschaffenem Planungsrecht konkret eruiert werden, welches Förderprogramm die größtmögliche prozentuale Zuwendung ermöglicht. Anschlie-

ßend würde ein entsprechender Förderantrag erarbeitet und gestellt. Aufgrund der Bedeutung des Klimaschutzes und des erheblichen Beitrags der Mobilität hierzu kann von einer Förderung der Maßnahme ausgegangen werden.

## 11. Rechtsgrundlagen

**Baugesetzbuch (BauGB)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 221)

**Baumschutzverordnung** der Stadt Bayreuth vom 29.06.2005

**Baunutzungsverordnung (BauNVO)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176)

**Bayerische Bauordnung (BayBO)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B), zuletzt geändert durch § 4 des Gesetzes vom 7. Juli 2023 (GVBl. S. 327) und durch Art. 13a Abs. 2 des Gesetzes vom 24. Juli 2023 (GVBl. S. 371)

**Planzeichenverordnung 1990 (PlanZV)** vom 18.12.1990 (BGBl. I 1991 S. 58), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802),

**Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)** i. d. F. vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2240)

**Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)** i. d. F. der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202)

**Bundesfernstraßengesetz (FStrG)** i. d. F. der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88)

**Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG)** i. d. F. der Bekanntmachung vom 23.02.2011 (GVBl S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Dezember 2022 (GVBl. S. 723)

Die der Planung zugrundeliegenden Vorschriften (Gesetze, Verordnungen und Erlasse) können bei der Stadt Bayreuth im Stadtplanungsamt (Luitpoldplatz 13) eingesehen werden.

Stadtplanungsamt:

| Schutzgüter             | Bestandsaufnahme (Basiszenario)                                                                                                                                                                                                                                       | <b>Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen</b><br>Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung |                             |                               |                              | Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und zum Ausgleich                                                                                                                         | Geplante Überwachungsmaßnahmen (Monitoring) |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
|                         |                                                                                                                                                                                                                                                                       | Baubedingte Auswirkungen                                                                                                              | Anlagebedingte Auswirkungen | Betriebsbedingte Auswirkungen | Ergebnis                     |                                                                                                                                                                                           |                                             |
| <b>Fläche und Boden</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überwiegend schon bebaut</li> <li>• Altlasten sind keine bekannt</li> <li>• Straßen mit Straßenbegleitgrün – mit hoher bis sehr hoher Flächenversiegelung bereits im Bestand</li> </ul>                                      | gering                                                                                                                                | gering                      | gering                        | <b>geringe Erheblichkeit</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Begrünung des Straßenraums durch Erweiterung des vorhandenen Straßenbegleitgrüns sowie Schaffung neuer Pflanzinseln.</li> </ul>                  |                                             |
| <b>Wasser</b>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überwiegend kein Wasserschutzgebiet</li> <li>• Westlicher Teilbereich innerhalb der weiteren Wasserschutzzone</li> <li>• gegenüber dem Bestand/ geltenden Planungsrecht keine Veränderung des Grundwasserspiegels</li> </ul> | gering                                                                                                                                | gering                      | gering                        | <b>geringe Erheblichkeit</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grünfläche als Straßenbegleitgrün zur Regenrückhaltung/ Begrünung des Straßenraums</li> <li>• Teilweise Entsiegelung des Straßenraums</li> </ul> |                                             |

|                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |        |        |        |                              |                                                                                                            |  |
|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>keine Oberflächengewässer</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |        |        |        |                              |                                                                                                            |  |
| <b>Klima/Luft</b>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>hohe bioklimatische Belastung: Hoher Versiegelungsgrad und eingeschränkte Durchlüftung (Stadtklimauntersuchung 2001)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | gering | gering | gering | <b>geringe Erheblichkeit</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mindestausstattung an Grünflächen mit Straßenbegleitgrün</li> </ul> |  |
| <b>Tiere/Pflanzen und biologische Vielfalt</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Gebiet der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Gebiet einschl. Neumeldungen) im Gebiet oder in der Nähe</li> <li>angrenzend an geschützte Biotope gem. § 30 BNatSchG (bleiben von Bauleitplanverfahren uneinträchtigt); keine kartierten Biotope innerhalb des Geltungsbereichs</li> <li>kein nachgewiesenes Vorkommen geschützter Arten</li> <li>keine Naturdenkmäler innerhalb des Geltungsbereiches</li> <li>gegenüber dem Bestand/ geltenden Planungsrecht keine De-</li> </ul> | gering | gering | gering | <b>geringe Erheblichkeit</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Straßenbegleitgrün</li> </ul>                                       |  |

|                             |                                                                                                                                                                                                                 |        |        |        |                              |                                                                                                                                                                                                                                   |  |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|                             | zimierung von Vegetationsflächen als Lebensräume von Tieren und Pflanzen, Störung von Tieren durch Lärm und Menschennähe <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beleuchtung der Lichtsignalanlagen</li> </ul> |        |        |        |                              |                                                                                                                                                                                                                                   |  |
| <b>Mensch (Lärm, Licht)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen (B22)</li> <li>• Beleuchtung der Straßen und Lichtmissionen des Verkehrs</li> </ul>                                                | gering | gering | gering | <b>geringe Erheblichkeit</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entschleunigung des Verkehrs, ruhigerer Verkehrsfluss</li> <li>• Lärmspitzen werden abgemildert (Einspurigkeit verhindert Überholvorgänge in ggf. überhöhter Geschwindigkeit)</li> </ul> |  |
| <b>Mensch (Erholung)</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• keinerlei Erholungsqualität vorhanden</li> </ul>                                                                                                                       | keine  | keine  | keine  | keine Erheblichkeit          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung Grünraum mit neuen Baumpflanzungen am Siebener Platz (Pause-/Ruhemöglichkeit)</li> </ul>                                                                                       |  |
| <b>Landschaft</b>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lage im Stadtgebiet: Siedlungskernraum</li> <li>• Gesamtes Gelände relativ leichtes Gefälle 346 m ü. NN bis 336 m ü. NN von West nach Ost</li> </ul>                   | gering | gering | gering | <b>geringe Erheblichkeit</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grünflächen als Straßenbegleitgrün zur Begrünung und Gliederung des Straßenraums</li> </ul>                                                                                              |  |

|                              |                                                                                                                                      |        |        |        |                              |                                                                                                                                                   |  |
|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenbegleitgrün: Grünstrukturen teilweise vorhanden (entlang der Straßenzüge)</li> </ul> |        |        |        |                              |                                                                                                                                                   |  |
| <b>Kultur- und Sachgüter</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• vereinzelte Baudenkmäler und Ensembles,</li> </ul>                                          | gering | gering | gering | <b>geringe Erheblichkeit</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• im Geltungsbereich sind Baudenkmäler/ Ensembles gekennzeichnet, um den Fortbestand zu sichern</li> </ul> |  |