

## BEGRÜNDUNG

### zum Bebauungsplan Nr. 5/93 a

#### "Verkehrskreisel Rheinstraße/Neckarstraße" (Teiländerung Bebauungsplan Nr. 5/93)

#### 1. Erfordernis der Planaufstellung

##### 1.1 Veranlassung und Planziele:

Der Bebauungsplan Nr. 5/93 "Bereich Bamberger-/Rheinstraße", der für die Kreuzung Rhein-/Neckarstraße eine Verampelung festsetzte, ist seit 10.05.1996 rechtsverbindlich.

Die tiefbautechnischen Maßnahmen sind bis auf die Kreuzungsausbildung und die Anbindung der Rheinstraße an die Bamberger Straße ausgeführt.

Bereits seit 1996 gab es Überlegungen, ob eine Kreisellösung eine bessere Alternative darstellen würde.

Das Ingenieurbüro Dr. Schubert, Hannover, erarbeitete im Mai 1999 im Auftrag der Stadt Bayreuth ein Verkehrsgutachten zur Gestaltung des Knotenpunktes Rhein-/Neckarstraße. Vor allem die Ergebnisse bezügl. Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit veranlassten den Stadtrat, der Neuplanung eines Kreisverkehrsplatzes zuzustimmen.

##### 1.2 Verfahrensgang

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 30.06.1999 die Einleitung des Bebauungsplanes Nr. 5/93 a beschlossen.

Die Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses sowie die Unterrichtung erfolgte im Amtsblatt Nr. 17 der Stadt Bayreuth am 06.08.1999. Der Planentwurf vom 14.04.1999 lag mit Beschreibung vom 16.08. bis einschl. 10.09.1999 gem. § 3 Abs. 1 BauGB öffentlich aus. Die Träger öffentlicher Belange wurden gem. § 4 Abs. 1 BauGB beteiligt.

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 26.01.2000 dem überarbeiteten Planentwurf vom 14.12.1999 zugestimmt und die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB beschlossen.

##### 1.3 Geltungsbereich:

Die genaue Geltungsbereichsabgrenzung ist im Entwurf vom 14.12.1999 dargestellt.

Folgende Flurnummern liegen innerhalb des Geltungsbereiches (TF = Teilfläche):

Fl.Nrn. 3134 TF, 3136/2 TF, 3152 TF, 3182/29 TF und 3252/3 TF der Gemarkung Bayreuth

## **2. Vorhandene Bauleitplanung**

### **2.1 Verbindlicher Bauleitplan - Bebauungsplan:**

Verbindliche Festsetzungen durch den Bebauungsplan Nr. 5/93, d. h. die Straßenbegrenzungslinien werden mit diesem Verfahren aufgehoben.

## **3. Bestand im räumlichen Geltungsbereich**

### **3.1 Naturräumliche Gegebenheiten:**

Die bestehende Neckarstraße wird im Süden von einer Baumallee bekleidet. Im Bereich des Verkehrskreisels müssen ca. 5 Bäume den neuen Straßebauten weichen.

Der südliche Straßenstutzen der Rheinstraße wird bislang als öffentliche Grünfläche genutzt.

Der gesamte Geltungsbereich liegt in der weiteren Wasserschutzzone.

Im westlichen Straßenbereich der Neckarstraße ragt ein kleiner Teil des Biotops R 182 in die Straßenfläche. Zum Schutz sind geeignete Maßnahmen während der Bauzeit zu treffen.

### **3.2 Besitz- und Eigentumsverhältnisse:**

Sämtliche Flächen innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich im städtischen Besitz.

## **4. Planinhalt**

### **4.1 Erschließung, Verkehr, Versorgung:**

#### Fahrverkehr:

Trassenführung → siehe Begründung zum Bebauungsplan Nr. 5/93

Der vorliegende Entwurf des Knotenpunktes ist mit einem Außendurchmesser von 40 m als kleiner Kreisverkehr anzusehen. Die Verkehrsregelung erfolgt mit vorfahrtsregelnden Zeichen in der Weise, dass der Verkehrsstrom im Zuge der Kreisfahrbahn Vorfahrt hat. Die Kreisfahrbahn hat eine Gesamtbreite von 7,50 m einschl. eines 2,50 m breiten gepflasterten Innenringes.

Alle Knotenpunktarme werden mit Mittelinseln versehen. Die Knotenpunktzufahrten sind jeweils einspurig ausgebildet - mit Ausnahme der Neckarstraße, deren Rechtsabbieger direkt in die Rheinstraße außerhalb der Kreisfahrbahn (Bypass) weitergeführt wird -; die Ausfahrten ebenfalls - mit Ausnahme der Rheinstraße Nord, deren Ausfahrt zweispurig vorgesehen ist.

#### Fußgänger und Radverkehr:

Die Führung der 4,0 m breiten und jeweils in einem Abstand von 5,0 m vom Kreisrand geführten Rad- und Fußwege wurde in gegenseitiger Abstimmung der städtischen Dienststellen entworfen und nach den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Merkblatt für die Anlage von kleinen Kreisverkehrsplätzen, Ausgabe 1998) erstellt.

Grundsätzlich sind in allen Knotenpunktsarmen aus Sicherheitsgründen genügend breite Fahrbahnteiler als Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer eingeplant. Die Begegnungen mit Kraftfahrzeugen sind gut überschaubar. Die Überquerungen sind kurz. Die geringen Geschwindigkeiten fördern die gegenseitige Rücksichtnahme.

Ein Vorrecht für Fußgänger, Zeichen 350 StVO (Straßenverkehrsordnung), ist im Planentwurf nicht vorgesehen.

Zur Führung der Radfahrer in Kreisverkehrsplätzen sind zwei Lösungen anwendbar:

- Führung auf der Fahrbahn
- Führung auf Radwegen

Die Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn gilt an sich als sicherere Lösung. Aufgrund der räumlichen Umfeldsituation und der bestehenden Rad- und Fußwege (teilweise Zweirichtungsradswege) entlang der Rhein- und Neckarstraße, wurde eine vom Rand der Kreisfahrbahn abgesetzte Radwegführung gewählt. Es ist eine zweckmäßige, verkehrssichere und von der überwiegenden Mehrzahl der Radfahrer akzeptierte Lösung.

#### Versorgungseinrichtungen:

Im öffentlichen Grünbereich - Ecke östlich Rhein-/Neckarstraße - besteht eine Gasdruckregelstation.

Die vorhandenen und geplanten Erdgasleitungen und die vorhandene Hauptwasserleitung sind eingezeichnet. Die Leitungstrassen sind von jeglicher Bepflanzung freizuhalten.

## 5. Umwelt, Gesundheit, Abwägung:

Die schalltechnischen Berechnungen des Ing.-Büros Franken-Consult, Bestandteil des Bebauungsplanes Nr. 5/93 vom November 1994, gelten unverändert weiter.

Das Verkehrsgutachten des Ing.-Büros Schubert vom Mai 1999 bildet die Grundlage zur Verknüpfung der Rheinstraße mit der Neckarstraße durch einen Kreisverkehrsplatz. In Abwägung der alternativen Ausbaumöglichkeiten "verampelte Kreuzung" und "Verkehrskreisel" hinsichtlich

- Verkehrssicherheit
- Verkehrsablauf und Leistungsfähigkeit
- Umweltverträglichkeit
- Straßenraum und Landschaftsbild
- Wirtschaftlichkeit
- Akzeptanz

hat der Kreisverkehrsplatz mehr Vor- als Nachteile aufzuweisen.

## 6. Kosten:

Durch den Wegfall der lichtsignalgerechten Kreuzung werden sich erhebliche Kosteneinsparungen ergeben.

Der Kreisverkehrsplatz als Teil der Gesamtbaumaßnahme (Rheinstraße und Verlegung Bamberger Straße B 22) wird nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und den Finanzausgleichsgesetz (FAG) von der Regierung von Oberfranken bezuschusst.

Stadtplanungsamt:

