

B E G R Ü N D U N G
zum Bebauungsplan Nr. 5/93
"Bamberger-/Rheinstraße"

1. Erfordernis der Planaufstellung

1.1 Veranlassung und Planziele:

Die Baumaßnahmen zum Nordring stehen kurz vor dem Abschluß. Nunmehr steht als nächste größere Straßenbaumaßnahme die Weiterplanung der Rheinstraße mit Anbindung an die Bamberger Straße (B 22) und die Neutrassierung der B 22 bis zur Einmündung der Spitzwegstraße im Vordergrund. Um die zeitlich begrenzten Fördermittel für dieses wichtige Straßenprojekt voll auszuschöpfen, ist die Durchführung des Bauleitverfahrens dringend erforderlich.

Übergeordnete Ziele dieser künftigen Straßenführungen sind unter Berücksichtigung der im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes prognostizierten Zunahmen der Motorisierung und der Fahrleistungen

- der Entfall der gegenwärtig ungünstigen Verkehrsanbindung des Klinikumgebietes, Richtung Südwesten der Stadt;
- die Reduzierung des Durchgangsverkehrs für die Wohngebiete an der Donndorfer Straße/Meyernberger Straße, an der Bamberger Straße/Wörthstraße/Scheffelstraße/Preuschwitzer Straße und in Dörnhof/Oberpreuschwitz;
- die Verbesserung der Straßenanbindungen Spitzwegstraße/ Adolf-Wächter-Straße mit dem Schulzentrum, dem Landwirtschaft- und Tierzuchtamt, der Viehversteigerungshalle, den Landwirtschaftlichen Lehranstalten, etc.;
- der Entlastung der zu stark frequentierten Verbindungsachse B 22 zur B 85 über Scheffelstraße/Dr.-Würzburger-Straße mit dem Unfallschwerpunkt Freiheitsplatz;
- der Entlastung der alten Mistelbachbrücke, die vor allem dem mehr und mehr gewichtigen Schwerlastverkehr auf Dauer nicht mehr gewachsen ist;
- der Verbesserung der Busanbindungen;
- der Festlegung von ökologischen Ausgleichsflächen und öffentlichen Grünbereichen.

Der Bereich des ehemaligen Bahnhofs Altstadt wurde ins Verfahren integriert, da sich dort, bedingt durch Grundstücksveräußerungen der Deutschen Bahn AG, nun städtebauliche Entwicklungen abzeichnen. Die bestehende Bahnschiene bleibt erhalten.

1.2 Verfahrensgang:

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 18.05.1994 das Bebauungsplanverfahren Nr. 5/93 und das Flächennutzungsplan-Ände-

rungsverfahren Nr. 70 eingeleitet. Nach Abwägung der beiden vorgestellten Planvarianten wurde der Weiterbearbeitung des Bebauungsplanentwurfes vom 24.06.1993 zugestimmt. Gleichzeitig wurden die Finanzierungsmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bis 1996 und die Verschlechterung ab 1996 zur Kenntnis genommen.

Die Bekanntmachung der Aufstellungsbeschlüsse (§ 2 Abs. 1 BauGB) erfolgte im Amtsblatt Nr. 12 der Stadt Bayreuth am 10.06.1994. Die Planentwürfe der Flächennutzungsplanänderung vom 07.07.1994 und des Bebauungsplanes vom 24.06.1994 lagen mit Erläuterungsbericht bzw. mit Beschreibung in der Zeit vom 13.06.-08.07.1994 öffentlich aus. Die Träger öffentlicher Belange wurden beteiligt (§ 4 Abs. 1 BauGB).

Bedingt vor allem durch die zahlreichen und gravierenden Äußerungen und Stellungnahmen war es erforderlich, beide Bauleitplanentwürfe umfangreich zu überarbeiten.

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 30.11.1994 den verbesserten Plänen mit den geänderten Geltungsbereichen zugestimmt und die öffentliche Auslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB) beschlossen.

Die Bekanntmachung erfolgte im Amtsblatt Nr. 27 der Stadt Bayreuth am 22.12.1994. Die überarbeiteten Planentwürfe der Flächennutzungsplanänderung vom 17.11.1994 und des Bebauungsplanes vom 17.11.1995 lagen mit Erläuterungsbericht und Begründung in der Zeit vom 02.01.-02.02.1995 öffentlich aus. Die nach § 4 Abs. 1 BauGB Beteiligten wurden von der Auslegung benachrichtigt.

Der Änderungsbeschuß und der Satzungsbeschuß sind in der Sitzung des Stadtrates am 19.07.1995 vorgesehen.

1.3 Geltungsbereich:

Die genaue Geltungsbereichsabgrenzung ist im Entwurf vom 17.11.1994, zuletzt geändert am 17.07.1995, dargestellt.

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

Fl. Nrn. 2947 TF, 2958 TF, 2958/4 TF, 2958/5 TF, 2959 TF, 2960 TF, 2985 TF, 2985/2 TF, 2985/3, 2985/7 TF, 2985/9 TF, 2987/1, 3015 TF, 3073/2 TF, 3073/6 TF, 3075 TF, 3087 TF, 3105/2, 3106/2, 3106/3, 3106/4, 3107 TF, 3108 TF, 3108/3 TF, 3109/1, 3134, 3134/1, 3134/2, 3136/2, 3136/3, 3136/4, 3136/5, 3138, 3139, 3152 TF, 3152/63 TF, 3182/29 TF, 3252/3 TF, 3304 TF, 3304/1 TF, 3326/2 TF, 3329/2 TF, 3329/4, 3329/9, 3329/10, 3329/22 TF, 3329/35 TF, 3329/36 TF

2. Vorhandene Bauleitplanung

2.1 Vorbereitender Bauleitplan - Flächennutzungsplan:

Das anstehende Bebauungsplanverfahren bedarf der Änderung des wirksamen Flächennutzungsplanes. Gemäß § 8 Abs.3 BauGB wird aufgrund der Änderungen ein Parallelverfahren durchgeführt.

2.2 Verbindlicher Bauleitplan - Bebauungsplan:

Verbindliche Festsetzungen durch den Bebauungsplan Nr. 1/74 befinden sich im Bereich der Straßeneinmündungen Spitzwegstraße/Adolf-Wächter-Straße/Bamberger Straße. Die Straßenbegrenzungslinien werden dort mit diesem Verfahren aufgehoben.

3. Bestand im räumlichen Geltungsbereich:

3.1 Naturräumliche Gegebenheiten (siehe Begleitplan):

Entlang der Neutrassierung der Bamberger Straße von West nach Ost:
Engere und weitere Wasserschutzzone der Brunnen Eichelacker III, IV;
Rad- und Fußweg auf früherem Bahndamm mit teils dichter, beidseitiger Bepflanzung;

Biotop R 189 zwischen B 22 und R + F; Biotop 191 Mistelbach mit alter Brücke; Biotop V 546 südlich des ehemaligen Bahnhofs Altstadt auf bisherigen Kleingartengelände;

Beidseitig entlang der Neutrassierung der Rheinstraße von Nord nach Süd:
Kleiner Teilbereich des Biotops 182; vereinzelt dicht bepflanzte und teils feuchte Talsenke mit offenen Gewässern (III. Ordnung).

Teilverrohrung ; Biotop A 188 mit Teich; bestehende R + F in den Randbereichen; alte Baumallee = Naturdenkmal an der Meyernberger Straße.

3.2 Baubestand:

Die 5 Wohngebäude Meyernberger Straße Hs. Nr. 66 - 70 a genießen Bestandschutz; das Gelände Nr. 72 ist zum Abbruch vorgesehen.

Das ehemalige Bahnhofsgebäude bleibt erhalten.

Die jetzige Anbindung B 22/Meyernberger Straße wird aufgelassen.

3.3 Besitz- und Eigentumsverhältnisse:

Die für die Straßentrassen benötigten Flächen befinden sich überwiegend in öffentlicher Hand. Von 8 Bürgern sind zum Ausbau der Straßen Teilgrundstücke erforderlich.

4. Planinhalt

4.1 Erschließung, Verkehr, Versorgung:

Fahrverkehr:

Die Trassenführungen der Bamberger Straße und der Rheinstraße sind aus den Vorgaben des Flächennutzungsplanes des Entwurfes des Verkehrsentwicklungsplanes entstanden.

Die Verlegung der B 22 beginnt in Höhe der Zufahrt zum Fassungsbecken des Tiefbrunnens IV. Gegenüber des jetzigen Straßenrandes rückt die neue B 22 an der ungünstigsten Stelle nur ca. 1,50 m näher an den Fassungsbecken heran. Die Einmündung der Rheinstraße ist am äußersten Rand der

engeren Wasserschutzzone geplant. Eine Gefährdung der Trinkwasserversorgung dürfte auszuschließen sein, da entsprechend den verbindlichen Festsetzungen die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten - RiStWag (Ausgabe 1982) anzuwenden sind.

Die einzelnen Maßnahmen sind rechtzeitig mit den Stadtwerken zu klären. Die fachtechnische Prüfung durch das Wasserwirtschaftsamt erfolgt im Rahmen der Ausbauplanung.

Nach dem Einmündungsbereich B 22/Rheinstraße verläuft die neue Bundesstraße bogenförmig durch den von größeren Gehölzen freien Bereich der Ruderalfläche weiter über den Mistelbach (mit neuem Brückenbauwerk) und auf dem früheren Bahngelände bis zur Anbindung an die alte Bamberger Straße. Hier entsteht eine neue, versetzte Kreuzung B 22/Meyernberger Straße/Spitzwegstraße. Die Adolf-Wächter-Straße wird S-förmig um das ehemalige Bahnhofsgelände geführt und mündet gegenüber der Wörthstraße in die Spitzwegstraße ein.

Die Rheinstraße bildet mit der Neckarstraße ein neues Kreuzungsbauwerk. Sie führt 2-spurig nach Süden weiter und teils im Einschnitt liegend unter die Meyernberger Straße (mit neuem Brückenbauwerk) hindurch bis zur neuen B 22.

Die Meyernberger Straße ist wegen der Neubaumaßnahmen im Bereich des Geltungsbereiches anzuheben und umzubauen.

Die Anbindung der südlichen Erschließungsstraße Richtung Saas ist nicht berücksichtigt. Andere Erschließungsmöglichkeiten für eventuelle Neubaubereiche zwischen Adolf-Wächter-Straße und Glockenstraße werden untersucht und in späteren Bauleitverfahren geklärt.

Die geplanten Straßenbreiten für die B 22 und die Rheinstraße betragen 7,50 m sowie großteils beidseitigem offenen Graben, für die Meyernberger Straße 6,50 m und für die Adolf-Wächter-Straße 6,50 m mit einseitigem 0,50 m Schrammbord.

Fußgänger- und Radfahrverkehr:

Der bestehende R + F nach Mistelbach bleibt im westlichen Teil bis zur neuen Mistelbachbrücke unverändert einschließlich der vorhandenen, beidseitigen Bepflanzung erhalten. Nach der Brücke wird er stadteinwärts auf der Südseite der neuen B 22 in einer Breite von 3,10 m weiter bis zur Kreuzung B 22/Meyernberger Straße/Spitzwegstraße geführt. Anbindungen in alle Richtungen ist hier vorgesehen.

Zur Schließung des R + F-Netzes aus Richtung Meyernberg und Roter Hügel sind beidseitige Anbindungen an der Meyernberger Straße berücksichtigt sowie ein neu geplanter 3,10 m breiter Weg westlich der Rheinstraße. Der Anschluß zu den Wegen an der B 22 ist ebenfalls vorgesehen.

Ruhender Verkehr:

In Anbetracht der günstigen Lage (Anbindung Stadtbus und eventuelle Stadtbahn) ist eine Park-and-Ride-Anlage (P & R) für 54 Fahrzeuge auf ehemaligen Bahngelände ausgewiesen. In der südlich angrenzenden künftigen Adolf-Wächter-Straße wurde eine neue Endhaltestelle für den Stadtbus (Linie 12) und für Schulbusse eingeplant. Weitere Bushaltestellen befinden sich in der Meyernberger Straße und in der Neckarstraße.

Versorgungseinrichtungen:

Sämtliche Fließgewässer, Abwasser, Brunnen und Trinkwasser sowie vorhandene und geplante Gasleitungen sind dem Begleitplan zu entnehmen.

Bezüglich des Grundwasserschutzes wurde von der Fa. Geo-Team festgestellt, daß es sich aufgrund der Ergebnisse der verschiedenen Bohrungen dort um Schichtwasser auf unterschiedlichen Tonschichten handelt. Das nicht verschmutzte Schichtwasser wird über Drainagen dem Mistelbach als Vorfluter zugeführt. Sämtliche Unterlagen über Grundwasserstände und die zustehenden Bodenverhältnisse sind im Geotechnischen Bericht der Fa. Franken-Consult enthalten.

Das Tiefbaureferat der Stadt Bayreuth wird rechtzeitig auf der Grundlage des B-Planes die aufgezeigten Verfahren weiterleiten bzw. durchführen und die vorgeschriebenen gesetzlichen Bestimmungen einhalten.

4.2 Bauliche und sonstige Anlagen:

Auf ehemaligem bahneigenen Gelände zwischen Spitzwegstraße und neuer Adolf-Wächter-Straße ist in Abstufung vorhandener Nutzung ein Mischgebiet ausgewiesen. Das alte Bahnhofsgelände und die Bahngleise bleiben erhalten.

Grün- und Ausgleichsflächen:

Die durch die gesamten Straßenbaumaßnahmen verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft lassen sich überwiegend durch Ausgleichsflächen in naher Umgebung ausgleichen. So werden die Bereiche im Straßendreieck Neckar-/Rhein-/Meyernberger Straße um im FÄ Nr. 70 zusätzlich der Bereich zwischen Neckarstraße und Grundschule Meyernberg als ökologische Flächen vorgesehen. Diese Areale bleiben damit unbebaut. Sie waren als Flächen für ein Freibad und für die dazugehörige großräumige Parkplatzanlagen im F-Plan ausgewiesen. Darüber hinaus hat die Stadt gem. Stadtratsbeschluß vom 24.01.1993 Grundstücke der Brauerei Glenk im Bereich der engeren Wasserschutzzone des Brunnens IV als ökologische Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen für den geplanten Straßenbau vorsorglich erworben und sichergestellt (siehe auch Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren Nr. 70).

Zu den verbleibenden öffentlichen Grün- und Ausgleichsflächen beidseitig der Rheinstraße - siehe Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren Nr. 70.

5. Umwelt, Gesundheit, Abwägung:

Viele Anwesen im angrenzenden Geltungsbereich sind durch die derzeitige Führung der B 22 zwar vorbelastet, doch führt die im Bebauungsplanentwurf geplante Verkehrsführung zu einer neuen schalltechnischen Situation. Aufgrund der Verkehrszählungen zum Verkehrsentwicklungsplan betrug die Durchschnittsbelastung der B 22 1991 vor der Einmündung der Meyernberger Straße ca. 16.200 Kfz/Tag. Die Belastungsprognosen sehen dort nunmehr mind. 20.200 Kfz/Tag vor.

Die Stadt Bayreuth beauftragte deshalb das Ing.-Büro Franken-Consult, schalltechnische Berechnungen auszuführen. Sie zeigen, welche Lärmemissionen von den im Geltungsbereich liegenden Straßen ausgehen und wie sich diese auf die umliegende Bebauung auswirken.

Die Ergebnisse liegen mit Berichten der Franken-Consult vom 17.11.1994, 21.11.1994 und 17.07.1995, die Bestandteile des Bebauungsplanes sind, vor.

Die Ergebnisse wurden als Gebäudelärmkarten dargestellt. Damit lassen sich Aussagen über die Höhe der akustischen Belastung und den Aufwand passiver Lärmschutzmaßnahmen treffen. Ein weiterer Bericht nach den Richtlinien der 16. BImSchV folgt.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind an der Spitzwegstraße, Fl.Nr. 2985/2 und Fl.Nr. 2985/7 und an der Bamberger Straße, Fl.Nr. 2958 in Form einer 2,5 m hohen Lärmschutzwand und zwischen der neuen B 22 und dem Schulgelände der Realschule II durch eine 140 m lange, bepflanzte 4,0 m hohe Lärmschutzwand, die am östlichen Ende bis auf Erdniveau absinkt, vorgesehen.

Bei der Aufstellung des Verfahrens wurden die Grundsätze des § 1 Abs. 4 - 6 BauGB beachtet. Alternative Lösungsmöglichkeiten wurden erarbeitet und den Gremien vorgestellt. Die Möglichkeit einer Abkröpfung der Meyernberger Straße unter Verzicht auf die bisherige durchgehende Straßenführung und auf Überbrückung der neuen Rheinstraße sowie eine vereinfachte Streckenführung der künftigen B 22 unter Verzicht auf die südlich gelegene Neutrassierung bei Weiterverwendung des bisherigen Straßenverlaufs wurde untersucht.

In den Abwägungsvorgang sind vor allem die öffentlichen Belange (Verkehrsentwicklung, Natur- und Landschaftsschutz, Wasserrecht, Immissionschutz) und die privaten Belange eingeflossen. Nicht unerheblich ist dabei die Tatsache, daß die alte Mistelbachbrücke (erbaut um 1770, zerstört und nach 1945 wiedererrichtet) nicht mehr den derzeit gültigen Vorschriften entspricht. Sie ist nur in Brückenklasse 45 statt Klasse 60 (= 60 t Belastbarkeit) eingestuft, d.h., sie ist dem ständig steigenden Schwerlastverkehr einer Bundesstraße auf Dauer nicht mehr gewachsen.

Aus dem gesamten Abwägungsmaterial und aus Gründen der Finanzierungsmöglichkeiten hat der Stadtrat beschlossen, auf der Grundlage der vorliegenden Planung das Verfahren weiterzubearbeiten.

6. Kosten

Die geschätzten Baukosten betragen nach Ermittlungen des Tiefbauamtes ca. 8,5 - 9 Mio. DM.

Für den Haushalt 1995 wurde eine 1. Rate von 500.000,- DM angemeldet.

7. Rechtsgrundlagen

Die Festsetzungen erfolgen durch Zeichnung und Text auf der Rechtsgrundlage

des **Baugesetzbuches (BauGB)**

i.d.F. der Bekanntmachung vom 08.12.1986 (BGBl. I S. 2253),

des **Wohnungsbau-Erleichterungsgesetzes (WoBauErlG)** i.d.F. der Bekanntmachung vom 17.05.1990 (BGBl. I S. 926),

der **Baunutzungsverordnung (BauNVO)** i.d.F. der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132),

zuletzt geändert durch Artikel 1, 2 und 3 des **Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland (Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz)** vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466)

der **Bayerischen Bauordnung (BayBO)** i.d.F. der Bekanntmachung vom 18.04.1994 (GVBl.Nr. 9 S. 251) und des **Gesetzes zur Vereinfachung und Beschleunigung bau- und wasserrechtlicher Verfahren** i.d.F. der Bekanntmachung vom 12.04.1994 (GVBl. Nr. 8, S. 210), sowie der **Planzeichenverordnung 1990 (PlanZVO)** i.d.F. der Bekanntmachung vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58).

Stadtplanungsamt: