

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 5/77
Königsallee, Bereich zwischen Pfälzer-
und Schwabenstraße

1. Im Jahre 1959 hat das Straßenbauamt Bayreuth eine Verkehrsuntersuchung im erweiterten Verkehrsraum von Bayreuth durchgeführt. Die Ergebnisse der Untersuchung zeigten, daß ein eigener Umgehungsstraßenring für den Fernverkehr aus wirtschaftlichen Gründen vorerst nicht zu vertreten ist, da nur sehr geringe Verkehrsbelastungen zu erwarten sind. Der Generalverkehrsplan für Bayreuth - 1962 in Auftrag gegeben zur Verbesserung und Ordnung des Straßenverkehrs - hat diese Ergebnisse bestätigt und durch weiteres Zahlenmaterial untermauert. Um die Innenstadt von den starken durchgehenden Verkehrsströmen zu entlasten, die nicht nur auf stadtbezogenem Durchgangsverkehr sondern auch auf dem Ziel-, Quell- und Binnenverkehr beruhen, sind nach dem Generalverkehrsplan sowohl ein Stadtring als auch ein Stadtkernring erforderlich. Die 1. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes aus dem Jahre 1973/74 hat diese Ergebnisse voll bestätigt. Hier- nach sind die Wieland-Wagner-Straße und die Königsallee zwischen dem Stadtkernring und der Einmündung der Schwaben- straße mit vier durchgehenden Fahrspuren vorgesehen.

1.1 Verfahrensgang:

Die zunehmende Belastung des Stadtkernringes zum einen und die steigende Verkehrsbelastung in der Königsallee

in Verbindung mit dem starken Schülerverkehr im Bereich zwischen Markgräfin-Wilhelmine-Gymnasium und Schulzentrum Ost zum anderen machen den weiteren Ausbau des Stadtringes, hier insbesondere des Teilstückes zwischen Friedrich-Ebert- und Schwabenstraße mit dem Anschluß an die Wieland-Wagner-Straße erforderlich. Auf Empfehlung des Bauausschusses vom 20. 12. 1977 hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 25. 1. 1978 das Bebauungsplanverfahren Nr. 5/77 eingeleitet und dem Planentwurf mit dem Stand vom 12. 1. 1978 zugestimmt. Die Einschaltung der Träger öffentlicher Belange erfolgte im Februar/März 1978, die Bürgerbeteiligung vom 13. 2. - 13. 3. 1978 durch Aushang der Darlegungsunterlagen. Die von den beteiligten Bürgern und den Trägern öffentlicher Belange zahlreich vorgebrachten Bedenken und Anregungen führten zu Plankorrekturen im Bereich der Einmündung Friedrich-Ebert-Straße (Einbeziehung der Abbiegespuren in die Ampelregelung, Unterbrechung der Mittellinie im Bereich der Zufahrten). In seiner Sitzung am 18. 4. 1978 hat der Bauausschuß dem Stadtrat empfohlen, der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes unter Einarbeitung der Korrekturen (Stand vom 17. 4. 1978) zuzustimmen. Der Auslegungsbeschluß ist für die Stadtrats-sitzung am 26. 4. 1978 vorgesehen.

1.2 Geltungsbereich:

Der Geltungsbereich umfaßt die Wieland-Wagner-Straße und die Königsallee im Abschnitt zwischen dem Markgräfin-Wilhelmine-Gymnasium und der Einmündung der Körnerstraße mit den beid-seits angrenzenden Grundstücken. Der Geltungsbereich erstreckt sich auf die nachfolgenden Flurstücke (ganz oder teilweise): Fl.Nrn. Gemarkung Bayreuth: 415/3 Teilfl., 415/4 Teilfl., 415/13 Teilfl., 415/17 Teilfl., 415/20 Teilfl., 1938 Teilfl., 1954/4 Teilfl., 1961/4 Teilfl., 1961/5 Teilfl., 1961/6 Teilfl., 1962 Teilfl., 1963 Teilfl., 1963/2 Teilfl., 1964/2 Teilfl., 1964/4 Teilfl., 1967/2 Teilfl., 1967/3 Teilfl.,

1967/4 Teilfl., 1971, 1971/2 Teilfl., 1972 Teilfl.,
1972/2 Teilfl., 1972/4, 1972/5 Teilfl., 1977 Teilfl.,
1977/1. Gemarkung Colmdorf: 51 Teilfl., 54/1 Teilfl.,
57/2 Teilfl., 57/3 Teilfl., 57/4 Teilfl., 57/6 Teilfl.,
57/7 Teilfl., 57/8 Teilfl., 57/9 Teilfl., 57/10, 57/11
Teilfl., 58 Teilfl., 58/2 Teilfl., 58/3 Teilfl., 58/6
Teilfl., 58/7 Teilfl., 58/8 Teilfl., 58/9 Teilfl., 58/10
Teilfl., 58/27, 60 Teilfl., 60/3 Teilfl., 62/2 Teilfl.,
62/4 Teilfl., 62/6 Teilfl., 62/7 Teilfl., 62/8 Teilfl.,
62/9 und 138/2 Teilfl..

2. Vorhandene Bauleitplanung:

2.1 Flächennutzungsplan:

Im Flächennutzungsplan ist die Königsallee als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen, im Bereich zwischen Friedrich-Ebert- und Schwabenstraße als Teil des Stadtringes.

2.2 Vorhandene Baulinien bzw. Bebauungspläne:

Die vorhandenen Baulinien bzw. Baugrenzen werden von der neuen Planung nicht berührt. Die früher vorgesehene rechtskräftig festgesetzte Begleitstraße südlich der Königsallee kann entfallen. Die entsprechenden Straßenbegrenzungslinien werden durch die geplanten neuen Festsetzungen aufgehoben.

3. Planinhalt:

3.1 Straßennetz:

Der Stadtring dient der Verbindung der äußeren Stadtbezirke und soll zur Entlastung des Stadtkernes und des Stadtkernringes beitragen. Der vorliegende Abschnitt

stellt eine leistungsfähige Verbindung zwischen der Schwabenstraße und der Friedrich-Ebert-Straße dar. Gleichzeitig wird über die Wieland-Wagner-Straße der Anschluß an den Stadtkernring ausgebaut. Im einzelnen ist folgendes geplant:

Im Bereich der Einmündung der alten Königsallee in die Wieland-Wagner-Straße ist eine Aufweitung auf fünf Fahrspuren vorgesehen, um den Abbiegeverkehr in das Baugebiet Neue Heimat reibungslos abzuwickeln. Im Zuge der Verampelung dieses Einmündungsbereiches wird auch ein verampelter Fußgängerüberweg über die Wieland-Wagner-Straße errichtet. Die Pfälzerstraße bleibt für den ein- und ausmündenden Verkehr (jedoch nur für Rechtsabbieger) offen.

Zwischen den vorhandenen Alleeebäumen im Bereich der Jean-Paul-Schule ist zur Erhaltung der Bäume ein verengter vier-spuriger Querschnitt mit 13,50 m Fahrbahnbreite vorgesehen. Im Teilstück zwischen der Einmündung der Friedrich-Ebert-Straße und der Schwabenstraße werden zusätzliche Rechtsabbiegespuren vorgesehen, um den künftig starken Verkehr von der Schwabenstraße in die Friedrich-Ebert-Straße und umgekehrt aufnehmen zu können. Für die Linksabbieger sind ebenfalls jeweils eigene Fahrspuren vorgesehen. Die in diesem Abschnitt früher vorgesehene Begleitstraße kann entfallen, so daß teilweise weniger Vorgartenfläche für Straßenzwecke in Anspruch genommen werden muß, als dies im Bebauungsplan Nr. 19/61 rechtskräftig festgesetzt ist. Die Einmündungen der Friedrich-Ebert-Straße, der Kerschensteiner- und der Schwabenstraße werden einschließlich der Rechtsabbiegespuren ebenfalls verampelt, wodurch auch hier gesicherte Fußgängerüberwege möglich werden.

3.2 Baurechte:

Neue Baurechte werden nicht ausgewiesen.

3.3 Schallschutz:

Nach dem Entwurf der DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, und den Prognosebelastungen nach dem Generalverkehrsplan, 1. Fortschreibung, lassen sich in den Kreuzungsbereichen maximal Pegelwerte von tags 68 dB(A) und nachts 62 dB(A) errechnen. Da die nach dem Entwurf des Straßenschallschutzgesetzes für bestehende Bundesstraßen vorgesehenen Grenzwerte von 75/65 dB(A) tags/nachts nicht erreicht werden, ist der Straßenbaulastträger voraussichtlich zu Schallschutzmaßnahmen nicht verpflichtet. Bis zu einer endgültigen Entscheidung werden jedoch ergänzende Lärmmessungen und weitere Berechnungen zur Klärung der Frage durchgeführt, ob die Stadt zu Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet ist. Im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen wird die Stadt ihrer Verpflichtung zu Schallschutzmaßnahmen nachkommen.

3.4 Flächen, Kosten:

Der Geltungsbereich umfaßt eine Fläche von ca. 3,15 ha.

Die Kosten für den Ausbau betragen nach Angaben des Tiefbaureferates im fraglichen Bereich ca. 1,7 Millionen DM.

4. Rechtsgrundlagen:

Bundesbaugesetz (BBauG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. 8. 1976 § 9 u.a., der Verordnung vom 22. 6. 1961 (GVBl. 13/61) zu § 9 Abs. 2 BBauG, der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO) vom 1. 1. 1978 und der Bayerischen Bauordnung (BayBO) vom 1. 10. 1974.

Stadtplanungsamt:

