

B e g r ü n d u n g  
zum Bebauungsplan Nr. 2/69  
Stadtkernring, Teilstück Süd

1. Erfordernis der Planaufstellung

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 zur Verbesserung und Ordnung des Straßenverkehrs in Auftrag gegeben - hat diese Ergebnisse voll bestätigt und durch weiteres Zahlenmaterial untermauert. Um die Innenstadt und insbesondere den Sternplatz von den starken durchgehenden Verkehrsströmen zu entlasten, die nicht nur aus stadtbezogenem Durchgangsverkehr sondern auch auf dem Ziel-, Quell- und Binnenverkehr beruhen, sind nach dem Generalverkehrsplan sowohl ein Stadtring als auch ein Stadtkernring erforderlich.

1.1 Verfahrensgang:

Nachdem das nördliche und westliche Teilstück des Stadtkernringes zwischen Richard-Wagner-Straße und Kulmbacher Straße bereits in früheren Bauleitplanverfahren festgesetzt wurde und inzwischen fertiggestellt ist, hat der Stadtrat am 29. 1. 1969 die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens Nr. 2/69 Stadtkernring, Teilstück Süd beschlossen, um die Voraus-

setzungen für den Bau dieses Teilstückes zu schaffen. Da sich im Laufe der Bearbeitung Änderungen des Geltungsbereiches ergeben haben, wurde der Einleitungsbeschuß am 30. 6. 1976 durch den Stadtrat auf den nachfolgenden Geltungsbereich abgestimmt, wie er im Plan vom 11. 2. 1976 dargestellt ist.

#### 1.2 Geltungsbereich:

Er umfaßt die in der Anlage 1 aufgeführten Flurnummern und erstreckt sich ganz oder teilweise auf die nachfolgenden Straßenzüge mit den angrenzenden Bereichen: Hohenzollernring, Erlanger Straße, Dammallee, Jahnstraße, Wolfsgasse, Albert-Preu-Straße, Rupprecht-, Humboldt-, Bismarck-, Behring-, Löhe-, Leopold-, Rathenau-, Peter-Rosegger-, Robert-Koch-, Ludwig-Thoma-, Wilhelminen-, Leonrod-, Friedrichstraße, Moritzhöfen, Schleiermacher-, Balthasar-Neumann-, Herder-, Birken-, Jean-Paul-Straße, Eichendorffring, Cosima-Wagner-, Zeppelin-, Eckener-, Hans-Sachs-Straße und die Straße Am Frankengut.

### 2. Vorhandene Bauleitplanung

#### 2.1 Alter Flächennutzungsplan:

Bereits in dem derzeit noch gültigen Flächennutzungsplan aus dem Jahre 1959 sind Teilstücke des Stadtkernringes vorgesehen, hier speziell der Abschnitt zwischen Birkenstraße und Moritzhöfen und ein Teil der Birkenstraße zwischen Herderstraße und Jean-Paul-Straße.

#### 2.2 Neuer Flächennutzungsplanentwurf:

In den neuen Flächennutzungsplanentwurf wurde das Straßenverkehrsnetz nach den Vorschlägen des Generalverkehrsplanes und seiner 1. Fortschreibung aus den Jahren 1973/74 übernommen.

### 2.3 Alte Baulinien:

Im Geltungsbereich existieren zahlreiche Baulinien, im wesentlichen aus der Zeit vor 1960, die zum Teil den Stadtkernring bereits berücksichtigen. Dies gilt für den Abschnitt zwischen Kreuzsteinbad und Moritzhöfen, während im anschließenden Abschnitt (Rathenaustraße, Leonrodstraße und insbesondere Wolfsgasse) größere Änderungen der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien und Baugrenzen erforderlich sind.

Die bestehenden Baulinien werden nur insoweit aufgehoben, als sie den in diesem Bebauungsplan vorgesehenen Straßenbegrenzungslinien widersprechen.

### 3. Netzvarianten im Rahmen der Planaufstellung

Da die Führung des Stadtkernringes durch Wolfsgasse und Leonrodstraße erhebliche Eingriffe zum Teil in vorhandene Bausubstanz und zum Teil in die Vorgärten und den Baumbestand mit sich bringt, wurden bereits im Jahre 1969 und erneut in den Jahren 1974 und 1975 Alternativplanungen für diesen Bereich erstellt, mit denen sich alle in Betracht kommenden Stadtratsausschüsse und auch das Stadtratsplenum ausführlich beschäftigt haben. Die Untersuchungen erstreckten sich auf Albert-Preu-, Löhe-, Rathenau-, Leonrod-, Wilhelminen-, Leopoldstraße und Sendelbach, wobei auch die Aufspaltung des Stadtkernringes in ein Einbahnsystem in Betracht gezogen wurde.

Alle diese Varianten hätten die Zahl der Betroffenen teilweise ganz beträchtlich erhöht und - abgesehen von den Einbahnstraßenvarianten - wesentlich umfangreichere Eingriffe in zum Teil hochwertige Bausubstanz bedeutet. Es wurde deshalb in Kenntnis der für die Anlieger damit verbundenen Härten der vorliegende Entwurf mit der vierspurigen Führung des Stadtkernringes durch die Leonrodstraße beschlossen.

#### 4. Planinhalt

##### 4.1 Straßennetz:

Grundlage für das Straßennetz war der Vorschlag für die Verkehrsführung in der Innenstadt nach dem Generalverkehrsplan 1. Fortschreibung, Abb. 43 (siehe Anlage Nr. 2). Änderungen an diesem Vorschlag erfolgten bei der Wilhelminen- und Jean-Paul-Straße, die nicht für einbahnigen sondern für zweispurigen Verkehr vorgesehen werden, um Umwege zu verringern und die Anbindung des Geißmarktparkplatzes zu verbessern. Da hierdurch aber die Jean-Paul-Straße einen Durchgangsverkehr in größerem Umfange angezogen hätte, wurde gleichzeitig deren Einmündung in die Universitätsstraße nicht mehr vorgesehen und eine Verbindung mit der Hans-Sachs-Straße geschaffen. Damit bleibt eines der Ziele des Generalverkehrsplanes gewahrt, nämlich möglichst keinen direkt in die Innenstadt einstrahlenden Verkehr zuzulassen.

Das Verkehrssystem stellt sich wie folgt dar:

Der Stadtkernring mit 4 Fahrspuren und zusätzlich erforderlichen Abbiegespuren führt über die Wolfsgasse, Leonrodstraße, Rathenastraße und den Sendelbach bis zur Birkenstraße und biegt dann rechtwinklig nach Norden in die Birkenstraße ab. Den Radialverkehr von und zum Stadtkernring übernehmen die nachfolgenden Straßenzüge: Die Erlanger Straße nach Westen als Einbahnstraße stadtauswärts, die Bismarckstraße als Einbahnstraße nach Osten stadteinwärts, die Wilhelminenstraße nach Süden in beiden Richtungen befahrbar, die Birkenstraße ebenfalls nach Süden in beiden Richtungen befahrbar und die Universitätsstraße nach Osten bzw. Südosten ebenfalls in beiden Richtungen befahrbar.

Für die übrigen innerhalb des Geltungsbereiches liegenden Straßen ergeben sich die nachfolgenden Änderungen (bezogen auf den derzeitigen Stand):

Wie bereits erwähnt, ist die Auflassung der Einmündung der Jean-Paul-Straße in die Universitätsstraße vorgesehen. Dadurch soll der Durchgangsverkehr von der Jean-Paul-Straße ferngehalten und eine verbesserte Verkehrsabwicklung im Bereich der Einmündung der Straße Am Frankengut erzielt werden.

Die Friedrichstraße wird an den Wittelsbacherring angeschlossen, wobei alle Fahrtrichtungen zugelassen werden.

Die Balthasar-Neumann-Straße ist als Einbahnstraße in Richtung Jean-Paul-Straße vorgesehen, wodurch zusätzlicher Parkraum im Seitenstreifen gewonnen wird.

Die Straße Moritzhöfen wird im Abschnitt innerhalb des Stadtkernringes als Sackstraße ausgebildet und bleibt nur für Fußgänger und Anlieger offen. Eine Einmündung in den Stadtkernring ist nicht mehr vorgesehen, da durch die beengten Platzverhältnisse in dem fraglichen Bereich und die relativ engen Kurven keine verkehrsgerechte Einmündung möglich ist. Im Abschnitt außerhalb des Stadtkernringes bis zur Peter-Rosegger-Straße ist die Straße Moritzhöfen als Einbahnstraße in Richtung Stadtkernring ausgewiesen .

Ebenfalls als Einbahnstraße ist die Rathenaustraße zwischen Peter-Rosegger-Straße und Wittelsbacherring in östlicher Richtung ausgewiesen, da im Stadtkernring keine Abbiegespuren an dieser Stelle möglich sind. Durch die Ausweisung als Einbahnstraße wird beidseits Parkraum gewonnen.

Die Leopoldstraße wird im Einmündungsbereich zur Bismarckstraße Einbahnstraße stadtauswärts, da eine fünf-armige Kreuzung verkehrstechnisch äußerst ungünstig ist und die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes sehr gemindert würde.

Die Löhe- und die Humboldtstraße sind jeweils als Einbahnstraßen in nördlicher Richtung vorgesehen. Hierdurch werden zusätzlicher Parkraum und eine vereinfachte Verkehrsführung in den Einmündungsbereichen erzielt.

Um dem Richard-Wagner-Gymnasium angemessene Erweiterungsmöglichkeiten und die dringend notwendige Errichtung der Sportanlagen zu ermöglichen, wird die Jahnstraße im Mittelteil aufgelassen und in 2 Sackgassen aufgespalten, welche die Erschließung der anliegenden Grundstücke weiterhin sicherstellen. Das Verbindungsstück zur Erlanger Straße wird für den allgemeinen Fahrverkehr gesperrt, da an diesem Punkt am Stadtkernring weder eine Straßenein- noch -ausmündung zugelassen werden kann. Der Anliegerverkehr ist weiterhin möglich.

#### 4.2 Baurechte:

Neue Baurechte werden im vorliegenden Bebauungsplan nicht ausgewiesen. Für Baulücken bleiben die Bestimmungen des § 34 BBauG maßgebend, während für größere bisher noch unbebaute Flächen eigene Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden. Dies trifft zu für die Bereiche beidseits der Universitätsstraße zwischen Kreuzsteinbad und Birkenstraße und den Bereich zwischen Wittelsbacherring und Balthasar-Neumann-Straße - Teile der Verflechtungsbereiche I und II.

Die vorhandenen Baulinien werden nur insoweit aufgehoben, als sie den neuen Verkehrsflächenfestsetzungen widersprechen.

Die Art der baulichen Nutzung wird auf der Grundlage des rechtskräftigen Flächennutzungsplanes und des neuen Flächennutzungsplanentwurfes ausgewiesen.

#### 4.3 Schallschutz:

Nach dem Entwurf der DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, und den Prognosebelastungen nach dem Generalverkehrsplan 1. Fortschreibung lassen sich für den Stadtkernring Pegelwerte ermitteln, die sich tags zwischen 64 und 74 dB(A) und nachts zwischen 57 und 68 dB(A) bewegen. Bei vorhandenen Gebäuden wird die Stadt im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen die Schallschutzmaßnahmen berücksichtigen, zu denen sie durch das Bundesimmissionsschutzgesetz und die noch durch den Bund zu erlassende Straßenschallschutzverordnung verpflichtet ist. Bei Neubauten werden - soweit erforderlich - im Rahmen der Baugenehmigung erhöhte Anforderungen an den Schallschutz der vom Straßenlärm betroffenen Fenster und Außenwände gestellt. Im Bereich der obengenannten Bebauungsplanverfahren Verflechtungsbereich I und II wird die Frage des Schallschutzes gesondert behandelt.

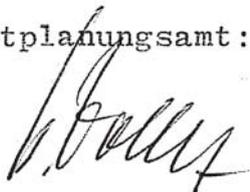
#### 4.4 Kosten:

Nach Angaben des Tiefbaureferates belaufen sich die Kosten für den Ausbau des Stadtkernringes, Teilstück Süd nach dem gegenwärtigen Stand einschließlich der Anteile von Bund und Land auf ca. 21 Millionen DM.

#### 5. Rechtliche Festsetzungen:

Festsetzungen erfolgen nach § 9 Bundesbaugesetz (BBauG), 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. 1969 und der Bayer. Bauordnung (BayBO) vom 1. 10. 1974.

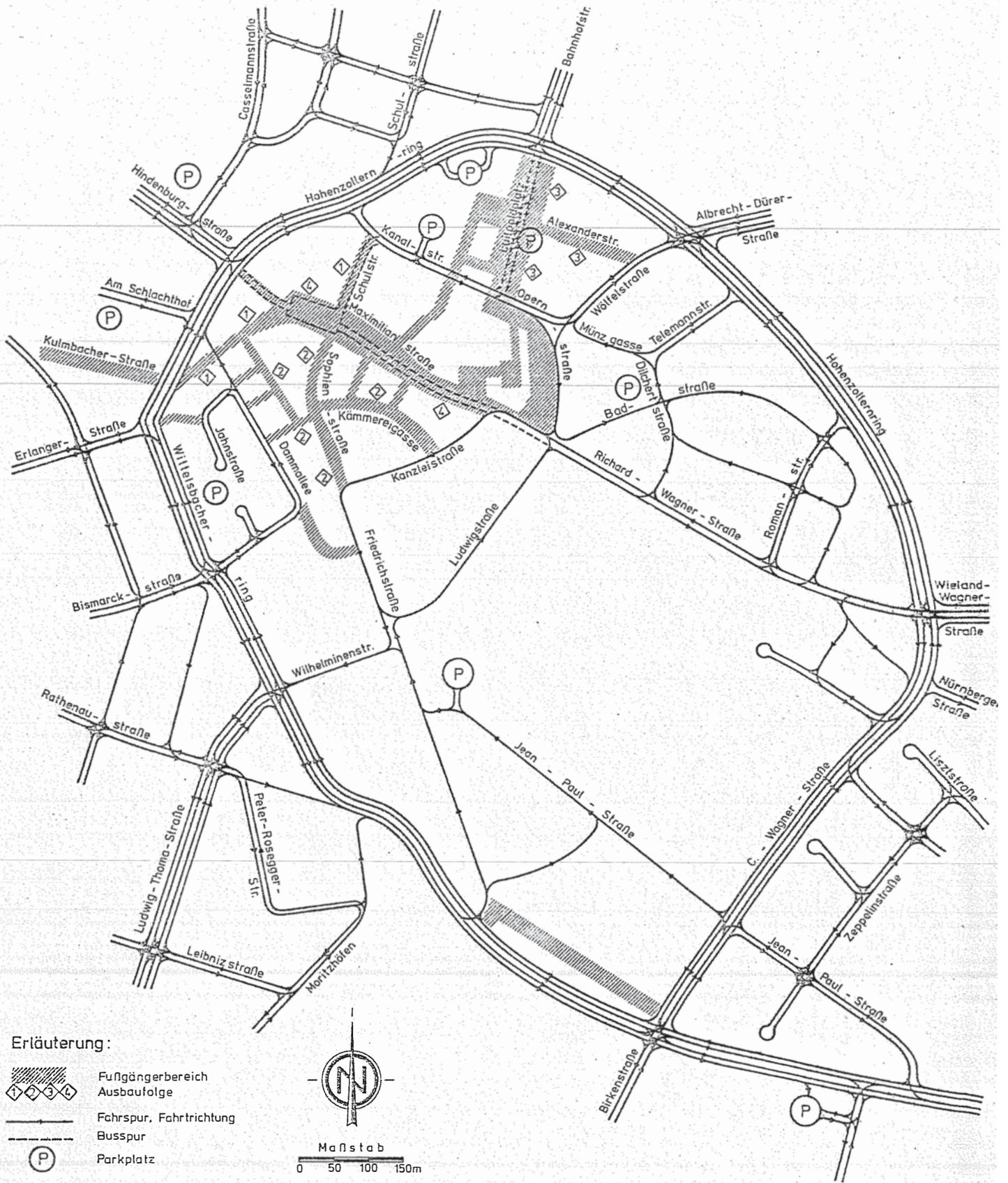
Stadtplanungsamt:



510 TF	703/3	736	832/2
551	703/4	736/3	832/3
582 TF	703/7	737	833
611 TF	704	738/2	833/1
665	705	740	834
666	705/2	741	835
667	705/3	742 TF	836
668	706	813 TF	837
669	706/2	813/2	838
670	706/4	813/3 TF	838/2
671	706/5	813/4 TF	839
673	706/6	814	840
673/2	706/7	814/2	841
674	706/8	814/3	841/2
675	706/9	814/4	841/3
677	706/10	814/9	846
677/2	706/11	814/10	847
677/3	706/13	814/11	848
677/4	706/15	814/12	849
678	707	814/14	850
679	708 TF	814/16	851
680	708/2	814/18	852
681	709	814/19	852/2
682	710	814/20	852/3
696	711	815	855
697	712	821	855/1
697/2	713	821/2	855/2
697/3	714	822	857
697/5	714/4	823	858
697/6	716	823/2	859
697/8	717	824	860
697/10	717/3	824/2	861
698	723	826	861/1
698/4	723/2 TF	826/1	861/2
699	724 TF	827	861/3
701	725	828	862
701/2	725/2	829/2	863
703	727/2	830	864
703/2	733	830/2	865

866	872/22	960 TF	1651
866/2	872/23	1645 TF	1651/2
867 TF	872/27	1646	1651/3
867/2	872/28	1646/9	1651/4
867/4	872/29	1647	1651/5
867/5	872/30	1647/2	1651/6
867/9	872/31	1647/4	1651/7
868/2	872/32	1647/5	1651/8
868/3	872/34	1647/6	1651/9
868/4	872/35	1647/9	1651/10
868/6	872/36	1647/10	1651/11
868/7	872/38	1647/11	1651/12
868/10	872/40	1647/12	1651/13
868/11	872/44	1647/14	1652
868/12	872/45	1647/15	1652/2
868/13	872/46	1647/16	1652/3
868/15	873	1647/17	1652/4
868/16	876/2	1647/18	1652/5
868/17	877	1647/19	1652/6
868/18	878	1647/20	1652/7
868/21	881/2 TF	1647/21	1652/8
868/22	882/20 TF	1649	1652/9
869	889 TF	1649/2	1652/10
870	895/3	1649/5	1652/11
871	895/7	1649/6	1652/12
872	895/10	1649/8	1652/13
872/3	895/11	1649/9	1652/14
872/6	940 TF	1650	1652/15
872/7	947 TF	1650/3	1654
872/9	949 TF	1650/5 TF	1654/2 TF
872/10	951 TF	1650/7	1655/3
872/11	953 TF	1650/8	1655/4
872/12	954 TF	1650/10	1655/5
872/13	955 TF	1650/11	1659 TF
872/14	955/2 TF	1650/13	1663/3
872/15	956	1650/15	1670 TF
872/17	957	1650/17	1675 TF
872/18	957/3 TF	1650/19	1819/42 TF
872/19	957/7 TF	1650/20	1821/2 TF
872/21 TF	959 TF	1650/21	1855/33

1855/12 TF	1866/12	1900/15
1856 TF	1866/13	1900/16
1856/10	1866/14	1901
1857 TF	1866/15	1901/2
1859	1867 TF	1901/3
1859/2	1867/2 TF	1901/4
1859/4	1868	1901/5
1859/5	1869 TF	1901/7
1859/6	1869/1	1901/10
1859/7	1870	1901/11
1859/13	1870/4	1901/12
1861	1871 TF	1901/13
1861/4	1872	1901/14
1861/5	1892 TF	1901/15
1861/7	1892/1	1902 TF
1861/8	1892/2	1902/2 TF
1861/9	1893	1903
1862 TF	1896/2	1903/2
1863	1897 TF	1904 TF
1864	1898	1904/3
1864/3	1898/3	1905
1864/4	1898/4	1912 TF
1864/5	1898/5	1912/4 TF
1864/6	1898/6	1912/5 TF
1864/7	1898/7	1912/6 TF
1865	1898/8	1912/7 TF
1865/5	1898/9	1912/8 TF
1865/6	1898/10	1912/9 TF
1865/8	1898/11	1913/2 TF
1865/9	1898/13	1913/3 TF
1865/10	1898/14	1913/4 TF
1866	1900	1914/2
1866/2	1900/2	1914/3
1866/3	1900/3	1914/9
1866/4	1900/4	1914/10 TF
1866/5	1900/5	1914/13 TF
1866/6	1900/6	1930 TF
1866/7	1900/10	1941 TF
1866/8	1900/12	1942/2 TF
1866/9	1900/13	4871 TF
1866/11	1900/14	



GEPLANTES STRASSENNETZ  
VERKEHRSFÜHRUNG IN DER INNENSTADT

ABB.43

Zusatz zur Begründung vom 22. 6. 1976:

Durch die Berücksichtigung von Bedenken und Anregungen im Rahmen des Satzungsbeschlusses durch den Stadtrat am 27. 10. 1976 ist die Begründung vom 22. 6. 1976 zum Teil überholt. Die nachfolgenden Punkte lauten neu wie folgt:

4. Planinhalt

4.1 Straßennetz:

Grundlage für das Straßennetz war der Vorschlag für die Verkehrsführung in der Innenstadt nach dem Generalverkehrsplan, 1. Fortschreibung, Abb. 43 (siehe Anlage Nr. 2).

Änderungen an diesem Vorschlag erfolgten bei:

Wilhelminenstraße,

Rathenaustraße (Abschnitt zwischen Wilhelminen- und Leonrodstraße)

Moritzhöfen (nördlicher Abschnitt)

Friedrichstraße (südlicher Abschnitt)

Balthasar-Neumann-Straße und Jean-Paul-Straße (nordwestlicher Abschnitt).

Bei den genannten Straßen ist nunmehr jeweils eine zweibahnige Benutzung im Gegenverkehr statt einer Einbahnregelung vorgesehen. Diese Änderungen wurden vorgenommen, um Umwege zu verringern, die Erreichbarkeit von Gebäuden und Geschäften durch die Anlieger und die Anbindung des Geißmarktparkplatzes zu verbessern.

Entsprechend entfallen die auf Seite 5 der Begründung vom 22. 6. 1976 gemachten Aussagen über die Einbahnregelungen der Balthasar-Neumann-Straße, der Rathenaustraße und der Straße Moritzhöfen.

4.4 Kosten:

Die genannten Kosten von ca. 21 Millionen DM erhöhen sich um Kosten für Schallschutzmaßnahmen um einen noch nicht zu ermittelnden Betrag.

Stadtplanungsamt:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Brunn', is written over a faint rectangular stamp.