

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: 24.01.2022

Inhaltsverzeichnis

1. Planerfordernis und Zielintention	2
2. Plangebiet	4
2.1. Lage	4
2.2. Bestand und Topografie	4
2.3. Geltungsbereich	5
2.4. Größe/Kenndaten der Planung	6
3. Planungsrecht	7
3.1. Vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplanung)	7
3.2. Verbindliche Bauleitplanung (Bebauungsplanung)	8
3.3. Verfahren	9
4. Planungsinhalt	10
5. Verkehrsuntersuchungen	14
6. Umweltbericht	14
6.1. Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen	17
6.1.1. Bestandsaufnahme (Basisszenario) und voraussichtliche Entwicklung des Umweltschutzes bei Nichtdurchführung der Planung	17

6.1.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	18
6.1.3. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sowie ggf. geplante Überwachungsmaßnahmen	20
6.1.4. Anderweitige Planungsmöglichkeiten	20
6.1.5. 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	21
6.2. Zusätzliche Angaben	21
6.2.1. Wichtigste Merkmale der verwendeten technischen Verfahren sowie Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben	21
6.2.2. Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen	22
7. Allgemein verständliche Zusammenfassung	22
8. Referenzliste/Quellen	23
9. Auswirkung der Planung	23
10. Rechtsgrundlagen	24

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 Bundesstraßen sind erforderlich, da zum einen innerhalb des Radentscheids eine der wichtigsten Maßnahmen die fahrradfreundliche Anpassung der Bismarckstraße war. 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.

Im Radverkehrskonzept wurden sowohl Haupt- als auch Nebenrouten des Radverkehrs ausgewiesen. In den letzten Jahren wurden vorrangig die Schwachstellen an den Hauptrouten aufgegriffen und verbessert. Die Bismarckstraße ist konzeptionell eine Nebenroute im Radverkehrsnetz und weist eine hohe Erschließungs- und Verbindungsfunktion in einem Stadtbereich mit hoher Bevölkerungsdichte auf.

Um 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).

Zum anderen sind ein tödlicher Fahrradunfall im Jahr 2020 sowie ein schwerer Verkehrsunfall mit Fahrradbeteiligung im Jahr 2021 als weitere Auslöser und Anregung für eine Umplanung sowie Neuverteilung des Straßenraums anzusehen.

Durch den Umbau der Verkehrsachsen Bismarckstraße und 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). Hierdurch kann insgesamt eine Aufwertung des öffentlichen Raums erzielt werden, die insbesondere den angrenzenden Quartieren zugutekommt (geringere Barrierewirkung der Straßenzüge, Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen).

Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden.

Die Voraussetzung für die Schaffung attraktiver und lückenloser Rad- und Fußwege in den betreffenden Straßenabschnitten wird mit diesem Bauleitplanverfahren Verkehrsraumneugestaltung in der Bismarckstraße und Erlanger Straße städtebaulich vorbereitet.

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 weitere Mischgebietsflächen sowie eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Friedhof. Hier sind kartierte Biotopflächen verzeichnet (BT-0193-00 „Bäume im Stadtfriedhof“)

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

Die Innenstadt ist über den Wittelsbacherring fußläufig erreichbar. Ein Kindergarten und eine Schule liegen in Mitten 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 Straßennetzes 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, 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/Kenn Daten der Planung

Die Größe des Geltungsbereiches umfasst ca. 21,20 ha.

Kenn Daten der Planung

Flächenangaben - Planungsstand: 24.01.2022

Flächenart	Fläche
Straßenverkehrsfläche	ca. 3,66 ha
Fußwege	ca. 1,88 ha
Radwege (baulich)	ca. 0,37 ha
gemeinsame Rad- und Fußwege	ca. 0,04 ha
Grünfläche als Bestandteil der Verkehrsanlage	ca. 0,47 ha
Nebenflächen (z. B. Schrammbord, Sicherheitstrennstreifen)	ca. 0,15 ha
Mischgebiet	ca. 13,65 ha
Gemeinbedarfsfläche	ca. 0,98 ha

(davon kirchliche Einrichtungen und KiGa)	ca. 0,39 ha
(davon Schule)	ca. 0,58 ha
Flächensumme	ca. 21,20 ha
<hr/>	
Geltungsbereich	ca. 21,20 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.

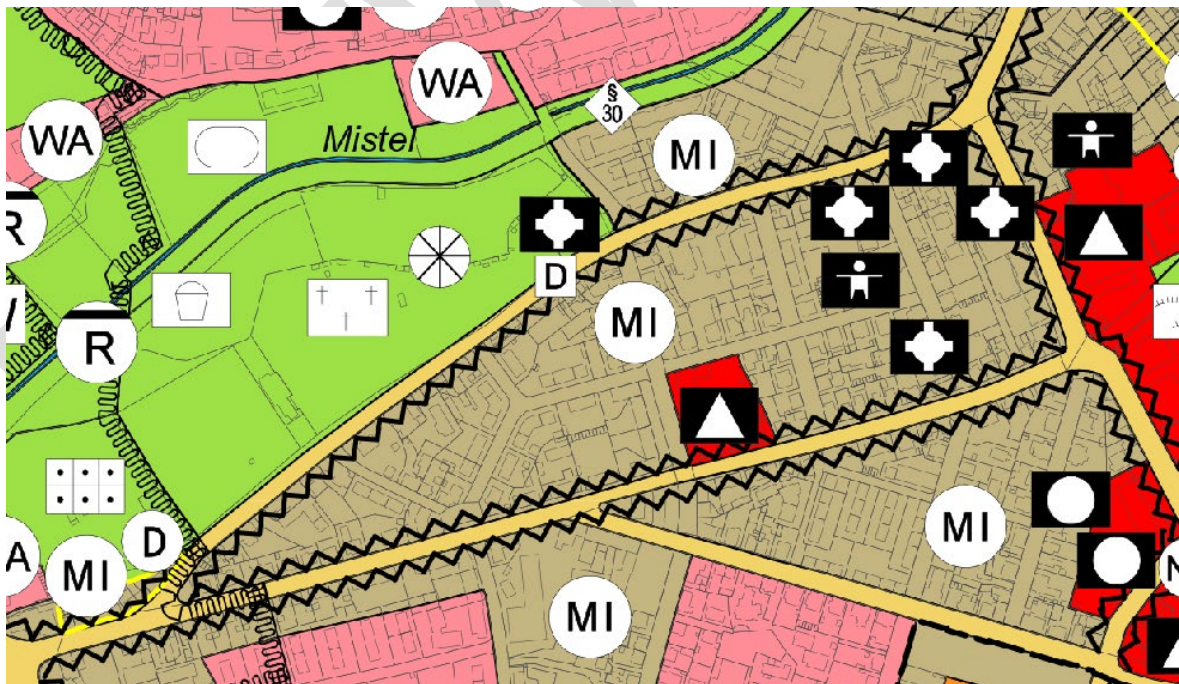


Abbildung 1: Auszug aus dem aktuell wirksamen FNP der Stadt Bayreuth

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. Damit lassen sich die Grundzüge der Planung aus dem Flächennutzungsplan ableiten, weshalb dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB entsprochen wird. Die verkehrsplanerisch und städtebaulich gebotene Anpassung des Verkehrsraums im Zuge des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans berührt nicht die Grundzüge des Flächennutzungsplans.

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 02.01.2981: 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.

3.3. Verfahren

Das Bebauungsplanverfahren wird im Regelverfahren gem. dem BauGB durchgeführt. Der Bebauungsplan soll eine optional mögliche Planfeststellung ersetzen (planfestsetzungsersetzender 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. Planerfordernis) geht es vorrangig um die Neugestaltung des öffentlichen Verkehrsraums. Aufgrund dessen handelt es sich um einen einfachen (und keinen qualifizierten) Bebauungsplan gem. BauGB.

Erforderliche Gutachten bzw. Stellungnahmen, z. B. zu den Themen Verkehr, Lärm und städtisches Grün, werden im Verfahren erstellt und im weiteren Verfahren berücksichtigt. Die Erkenntnisse liegen somit bei Fortführung des Verfahrens mit der öffentlichen Auslegung (2. Beteiligung) vor.

Es wird diese Terminfolge angestrebt:

23.02.2022

Stadtratsbeschluss:

Einleitung des Verfahrens, Zustimmung zur Planung, frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB und frühzeitige Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB

04.03.2022

Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 3 (2022)

07.03.2022 bis

04.04.2022

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB und frühzeitige Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB

4. Planungsinhalt

Die Erlanger Straße und die Bismarckstraße sind entsprechend ihres Ausbauszustandes und ihrer gesamtstädtischen Verbindungsfunktion städtisch bedeutende Hauptverkehrsstraßen.

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. 830 Kfz (vor Einmündung in den Wittelsbacherring) auf. Die Erlanger Straße verzeichnet am Nachmittag eine Spitzenstundenbelastung von rd. 1150 Kfz (westlich Hohenzollernring) bzw. 830 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 beauftragt, deren Ergebnisse bei Fortschreibung der Planung als wichtige Grundlage einfließen werden.

Entsprechend den technischen Empfehlungen (insbesondere den ERA) wird sowohl für den stadteinwärts als auch für den stadtauswärts fahrenden Radverkehr eine durchgängige und einheitliche Radverkehrsführung in Form von baulich angelegten Radwegen im Seitenraum berücksichtigt. Um den bislang nicht vorhandenen stadtauswärtigen Radweg schaffen zu können, ist in der Regel die Wegnahme einer Fahrspur, teilweise auch die Auflassung von Parkständen erforderlich, sodass beispielsweise die Bismarckstraße künftig durchgängig einen Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr aufweist (mit Ausnahme der Bereiche vor Knotenpunkten, an denen aus Gründen der Verkehrssicher-

heit und Leistungsfähigkeit Abbiegefahrstreifen berücksichtigt sind). 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 geordnet.

Die Entwurfsplanung sieht Folgendes vor:

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

In wie fern neben den baulichen Veränderungen eine Anpassung der Signalisierung erforderlich ist, wird im Rahmen der vorgenannten Verkehrsuntersuchung überprüft. Um eine stadtauswärtige Radverkehrsführung schaffen zu können, ist die Wegnahme eines Fahrstreifens für den Kfz-Verkehr zwischen Wittelsbacherring und Albert-Preu-Straße/Löhestraße erforderlich. Die Planung sieht vor, künftig einen Linksabbiegefahrstreifen (3,25 m breit) und gemeinsame 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 die Auflassung der straßenbegleitenden Parkstände (ca. 2 Stk. vor Hs.-Nr. 6/8 zzgl. Stellplätzen 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 ein baulich angelegter Radweg in Regelbreite von 2,00 m geschaffen, der durch einen 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen und Hochbord von der Fahrbahn getrennt ist. Eine durchgehende flächige Rotfärbung ist aufgrund der Grundstückszufahrten und Einmündungen anzuraten, um die Radwegüberfahrten deutlich kenntlich zu machen.

Eine Veränderung der stadteinwärtigen Radverkehrsführung ergibt sich im Bereich der Bushaltestelle „Humboldtstraße“. Diese sollte von einer Busbuchte zur Fahrbahnrandhaltestelle umgebaut werden. Im Bereich der Haltestelle ist eine Aufweitung der Fahrbahn auf 5,70 m Breite vorgesehen, um ein Vorbeifahren des Kfz-Verkehrs an den haltenden Omnibussen (gegenwärtig wird die Haltestelle wochentags alle 10 Minuten angefahren) zu gewährleisten. Der Radweg wird hinter dem bis zu 2,50 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 damit in ihrer straßenraumgliedernden und stadtklimatisch wichtigen Funktion im Bestand bewahrt werden. Um die stadtauswärts führende Radverkehrsanlage zu schaffen, ist auch in diesem Abschnitt die Wegnahme von einem der bislang zwei Fahrstreifen 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 1,70 m wird angelegt. Da in diesem Abschnitt zahlreiche Grundstückszufahrten vorhanden sind, sind aus Gründen der Verkehrssicherheit durch Markierungen (z.B. Fahrradpiktogramm) Vorkehrungen zur Verdeutlichung des Vorrangs des Radverkehrs zu treffen.

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 3,95 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. Im Bereich des Stadtfriedhofes ist die Anlage eines Parkstreifens, der durch Grünstreifen bzw. Pflanzquartiere eingefasst wird, eingeplant. Insgesamt ergibt sich hierdurch eine Neuordnung und Lageverschiebung der Parkmöglichkeiten. Im Bereich der Parkstreifen wird der Radweg durch einen Sicherheitstrennstreifen in der Breite von 0,75 m

von den Parkständen abgegrenzt. 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 reduzieren zu können. Der ausreichend dimensionierte Rechtsabbiegefahrstreifen in die Carl-Burger-Straße ist in die Signalisierung einzubinden. Die Bushaltestellen „Albert-Preu-Straße“ und „Stadtfriedhof“ sind als Fahrbahnrandhaltestellen mit der Möglichkeit einer Vorbeifahrt konzipiert. Der weiter stadtauswärts fahrende Radverkehr wird vor dem Freiheitsplatz vom Seitenraum auf die Fahrbahn geführt. Die Radfahrerfurten für den geradeaus in die Bamberger Straße gehenden bzw. von dort kommenden Radverkehr sind entsprechend mit zu berücksichtigen.

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

Gemäß § 6 BauNVO werden die Flächen im Plangebiet als „Mischgebiete (MI)“, als „Verkehrsflächen“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB und als „Flächen für den Gemeinbedarf“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB festgesetzt. Bauleitpläne sind gem. § 1 Abs. 4 BauGB den Zielen der Raumordnung anzupassen. Es handelt sich im vorliegenden Fall um ein Mischgebiet im Oberzentrum Bayreuth, was weder den Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms (LEP) Bayern noch Festlegungen des Regionalplans Oberfranken-Ost widerspricht.

Die Festsetzung eines Mischgebietes mit Gemeinbedarfsflächen und Verkehrsflächen entspricht den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplans, dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB wird entsprochen.

Für die Flächen für den Gemeinbedarf (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB) sind folgende Zweckbestimmungen vorgesehen: Schule, kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen, Kindertagesstätte.

Die Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB) bestimmen sich durch Straßenverkehrsflächen, Straßenbegrenzungslinie, Fuß- und Radweg, Radweg mit vorgesehener Fahrtrichtung, Fußweg, Sicherheitstrennstreifen / Schrammbord / Nebenflächen, Grünflächen als Bestandteil von Verkehrsanlagen.

Für die Bauflächen (MI) richtet sich die planungsrechtliche Zulässigkeit über die Festsetzungen im B-Plan hinaus nach § 34 BauGB (Einfügungsgebot).

5. Verkehrsuntersuchungen

Zur Verifizierung und Optimierung der Planung wurde eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung mit Verkehrszählungen und Verkehrssimulationen beauftragt. 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 werden bei Fortschreibung der Planung im nächsten Verfahrensschritt des Bebauungsplanverfahrens berücksichtigt.

6. Umweltbericht (Eine detaillierte Ausführung des Umweltberichts erfolgt im weiteren Verfahren)

Einleitung

Gem. § 50 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) wird die Umweltverträglichkeitsprüfung im Aufstellungsverfahren als Umweltprüfung mitsamt der Überwachung nach den Vorschriften des BauGB durchgeführt. Eine nach dem UVPG etwaig erforderliche Vorprüfung des Einzelfalls entfällt gem. § 50 Abs. 1 Satz 2 UVPG, da für den aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 1/22 eine Umweltprüfung nach den Vorschriften des Baugesetzbuches durchgeführt wird. Der vorliegende Umweltbericht ent-

spricht als Umweltprüfung nach den Vorschriften des Baugesetzbuches damit den Anforderungen des UVPG. 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. Während der frühzeitigen Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB haben die berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange Gelegenheit, u.a. zum erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung Stellung zu nehmen.

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 Verkehrsverbindungen zukunftsfähig für alle Verkehrsteilnehmenden, insb. auch den Fuß- und Radverkehr, ausgestaltet werden.

Im weiteren Verfahren werden Verkehrsuntersuchungen und –simulationen durchgeführt, die mögliche Problemstellungen wie auch Vorschläge zur Lösung ermitteln werden.

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

Wesentliche Planungsinhalte¹:

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

Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten 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 Kapiteln 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-Bodenschutzverordnung (BBodSchV)
- Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV), TA Lärm und DIN 18005

¹ Zur ausführlichen Darstellung und Begründung der Planinhalte siehe Kapitel 4 des allgemeinen Teils der Begründung.

- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Bayerisches Naturschutzgesetz (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

6.1. Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen

6.1.1. 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:

Die Planung entspricht den städtebaulichen Entwicklungszielen des Flächennutzungsplans und einer zukunftsfähigen und anforderungsgerechten verkehrlichen Gestaltung des Verkehrsraums. Durch die Durchführung der aktuellen Planung würden die Flächen sicherer und zukunftsfähiger für alle Verkehrsmittel, vor allem aber den Fuß- und Radverkehr werden. 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. Da das Plangebiet bereits

größtenteils mit Verkehrsstraßen bebaut ist, hat die Planung einen marginalen Einfluss auf die Entwicklung des Umweltzustandes in diesem Bereich. Mit dieser Bauleitplanung werden die umweltrelevanten Schutzgüter nicht wesentlich verändert, da die Eingriffe in die vorhandene Vegetation im Rahmen der Planung ausgeglichen und ersetzt werden können (Straßenbegleitgrün), beziehungsweise durch die Neuplanung es in Teilbereichen zu einer Verbesserung der bereits bestehenden Situation kommen wird (mehr Grünflächen und Straßenbäume eingeplant).

6.1.2. 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 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.

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. Umgekehrt bewirken die geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen auch Verbesserungen in den Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.

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 aber nicht zu erwarten.

Planungsszenario:

Aufgrund des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs wird eine stadtfunktional erforderliche Verkehrserschließung umweltverträglich gesteuert und im weiteren Bauleitplanverfahren alle relevanten Belange und Interessen aller Verkehrsteilnehmenden umfassend eingebracht und berücksichtigt. Die angestrebte Überplanung mit dem Ziel eines zukunftsorientierten, angepassten Ausbaus der Verkehrsachsen Bismarckstraße und Erlanger Straße, wirkt sich – im Vergleich zum Bestand - nicht negativ auf die 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 (Planung zusätzlichen Straßenbegleitgrüns und ergänzender Straßenbäume).

6.1.3. 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.

6.1.4. 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 bleibt die Bestandssituation mit den vorhandenen Sicherheitsdefiziten, vor allem für den Fußgänger und den Radverkehr, unverändert bestehen.

Städtebauliche Entwicklungsalternativen

Die vorliegende Bauleitplanung sieht mit ihren Darstellungen und Festsetzungen ein zukunftsfähiges Straßenverkehrsnetz mit überörtlicher Verbindungsfunktion sowie die Erschließung und tragfähige Anbindung des Stadtteils Altstadt zur Stadtmitte vor. Alternative Planungsmöglichkeiten sind kaum gegeben, da die Hauptverkehrsstraßen bereits vorhanden sind und nur die Straßenzüge Bismarckstraße und Erlanger Straße zukunftsorientiert und attraktiv – künftig auch für den nicht motorisierten Verkehr - gestaltet werden sollen.

6.1.5. 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 angrenzenden 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 kommen.

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

6.2. Zusätzliche Angaben

6.2.1. 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.

6.2.2. 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 Umweltschutz).

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

7. 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 leistungsfähigen, zukunftsorientierten, insbesondere

auch fahrradfreundlichen 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 Luftverhältnisse, Lebensraum für Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt, Erholungsqualität für Menschen, künftige Lärmbelastung, das Landschaftsbild und der Kultur- und Sachgüter einer insgesamt keinen oder nur geringen Erheblichkeitsstufe zugeordnet. Da die bisherigen Straßenverkehrsflächen bereits bebaut sind, sind keine weitergehenden erheblichen Nachteile hinsichtlich der im BauGB genannten Schutzgüter zu erwarten.

Im weiteren Verfahren sollen verkehrstechnische Untersuchungen für den Ausbau der Straßenverkehrsflächen durchgeführt werden, die Vorschläge zur Lösung eventueller möglicher Konflikte im Planungsumfeld oder zur Optimierung der Planung aufzeigen.

8. Referenzliste/Quellen

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

9. Auswirkung der Planung

Für die Umgestaltung der Bismarckstraße und Erlanger Straße liegt noch keine Kostenermittlung vor, erfolgt im Zuge der Fortschreibung der Planung. Kostenträger ist die Stadt Bayreuth. Eine Förderung durch Bundes-/Landesmittel wird erwartet.

10. Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) i. d. F. der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Art. 9 des Gesetzes v. 10.09.2021 (BGBl. I S. 1728)

Baumschutzverordnung der Stadt Bayreuth vom 29.06.2005

Baunutzungsverordnung (BauNVO) i. d. F. der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802)

Bayerische Bauordnung (BayBO) i. d. F. der Bekanntmachung vom 14.08.2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B), zuletzt geändert durch § 4 des Gesetzes vom 25.05.2021 (GVBl. 286)

Planzeichenverordnung 1990 (PlanZV) i. d. F. der Bekanntmachung vom 18.12.1990 (BGBl. I 1991 S. 58), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802)

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3908)

Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24.09.2021 (BGBl. I S. 4458).

Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 10.09.2021 (BGBl. I S. 4147).

Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG) vom 23.02.2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch § 1 des Gesetzes vom 23.06.2021 (GVBl. S. 352)

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

Stadtplanungsamt:

ENTWURF

Schutzgüter	Bestandsaufnahme (Basiszenario)	Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen 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		
Fläche und Boden	<ul style="list-style-type: none"> • Überwiegend schon bebaut • Altlasten sind keine bekannt • Erschließungswege mit Straßenbegleitgrün – mit mittlerer Flächenversiegelung bereits im Bestand 	gering	gering	gering	geringe Erheblichkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Begrünung des Straßenraums 	
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> • Überwiegend kein Wasserschutzgebiet • Westlicher Teilbereich innerhalb der weiteren Wasserschutzzone • gegenüber dem Bestand/ geltenden Planungsrecht keine Veränderung des 	gering	gering	gering	geringe Erheblichkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Grünfläche als Straßenbegleitgrün zur Regenrückhaltung/ Begrünung des Straßenraums 	

	<p>Grundwasserspiegels, da Verringerung der Versiegelung</p> <ul style="list-style-type: none"> keine Oberflächengewässer 						
Klima/Luft	<ul style="list-style-type: none"> Luftaustausch nur gering beeinträchtigt 	gering	gering	gering	geringe Erheblichkeit	<ul style="list-style-type: none"> Mindestausstattung an Grünflächen mit Baum- und Sträucherpflanzungen als Straßenbegleitgrün 	
Tiere/Pflanzen und biologische Vielfalt	<ul style="list-style-type: none"> Kein Gebiet der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Gebiet einschl. Neumeldungen) im Gebiet oder in der Nähe angrenzend an geschützte Biotope gem. § 30 BNatSchG (bleiben von Bauleitplanverfahren unbeeinträchtigt); keine kartierten Biotope innerhalb des Geltungsbereichs kein <u>nachgewiesenes</u> Vorkommen geschützter Arten keine Naturdenkmäler innerhalb des Geltungsbereiches 	gering	gering	gering	geringe Erheblichkeit	<ul style="list-style-type: none"> Straßenbegleitgrün 	

	<ul style="list-style-type: none"> • gegenüber dem Bestand/ geltenden Planungsrecht keine Dezimierung von Vegetationsflächen als Lebensräume von Tieren und Pflanzen, Störung von Tieren durch Lärm und Menschennähe • Beleuchtung der Lichtsignalanlagen 						
Mensch (Lärm, Licht)	<ul style="list-style-type: none"> • Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen (B22) • Beleuchtung der Straßen und Lichtmissionen des Verkehrs 	gering	gering	gering	geringe Erheblichkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Ggf. Vorschläge für Maßnahmen in einem Lärmschutzgutachten 	
Mensch (Erholung)	<ul style="list-style-type: none"> • keinerlei Erholungsqualität vorhanden 	keine	keine	keine	keine Erheblichkeit	<ul style="list-style-type: none"> • kein Erfordernis 	<ul style="list-style-type: none"> • keine
Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Lage im Stadtgebiet: Siedlungskernraum • Gesamtes Gelände relativ leichtes Gefälle 346 m ü. NN bis 336 m ü. NN von West nach Ost • Straßenbegleitgrün: Grünstrukturen vorhanden (entlang der Straßenzüge) 	gering	gering	gering	geringe Erheblichkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Grünflächen als Straßenbegleitgrün zur Begrünung des Straßenraums 	

Kultur- und Sachgüter	<ul style="list-style-type: none">• vereinzelte Baudenkmäler und Ensembles	gering	gering	gering	geringe Erheblichkeit	<ul style="list-style-type: none">• im Geltungsbereich sind Baudenkmäler/ Ensembles weiterhin als solche festgesetzt, um den Fortbestand zu sichern	
------------------------------	--	--------	--------	--------	------------------------------	---	--

ENTWURF