6102.11/16 September 2022

Verkehrsgutachten

im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens

Nr. 11/16 „Reha-Klinik-Therme“

zum

Verkehrsaufkommen der künftigen Nutzungen im

Bereich der Lohengrin-Therme

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 2
1. Anlass und Rahmenbedingungen 3
2. Verkehrszählungen 4
3. Verkehrserzeugung Reha-Klinik 8
4. Verkehrserzeugung Hotel und Villen/Chalets (Beherbergungsbetriebe) 9
5. Gesamtverkehrserzeugung und Fazit 12
6. Literaturverzeichnis 14
7. Anlage 14

1. Anlass und Rahmenbedingungen

Der aktuelle Reha-Klinikstandort der Deutschen Rentenversicherung Nordbayern (DRV) an der Kulmbacher Straße (B85) in Bayreuth ist sanierungsbedürftig. Aufgrund des Gebäudealters möchte die Grundstückseigentümerin einen Klinik-Ersatzneubau nach neuesten technischen und medizinischen Anforderungen errichten. Das Bestandsklinikgebäude der DRV an der B85 soll während der Errichtung des Neubaus zunächst erhalten bleiben, der Betrieb aufrechterhalten und nach Fertigstellung der neuen Räumlichkeiten abgerissen werden.

Der neue Reha-Klinik-Standort soll im Umfeld der Lohengrin-Therme Bayreuth, auf den Flächen mit den Flurstücksnummern 468/2, 486/1 TF, 486/7 und 486/14 TF der Gemarkung (Gmkg.) Seulbitz entstehen.

Im direkten Umfeld des Thermalbads werden weiterhin ergänzende Nutzungen mit positiven Synergieeffekten (Einrichtungen der Gesundheit, der Beherbergung und des Tourismus) planerisch angestrebt.
Zur Stärkung des Gesamtbereiches der Lohengrin-Therme ist ein Vorhabenträger auf die Stadt Bayreuth zugekommen, der eine qualitativ hochwertige Hotelnutzung im südlichen Geltungsbereich (Fl.Nr. 486/6, Gmkg. Seulbitz) realisieren möchte. Diese Nutzung soll zur Stärkung des Standorts beitragen. Auf den westlich angrenzenden Flächen der Flurstücke Nr. 468 und 468/5, Gmkg. Seulbitz soll eine aufgelockerte Bebauung mit einem Villen-/ Chalets-Beherbergungskonzept (kein dauerhaftes Wohnen) entstehen. Gesamtkonzeptionell ist eine betriebliche Angliederung der Villen an das geplante Hotel (Fl.Nr. 486/6) vorgesehen.

Darüber hinaus werden Teilflächen im Nordwesten des Geltungsbereiches, mit einer Größe von ca. 5.100 qm von einem Sondergebiet (Wohnen für Betriebsinhaber und Betriebsleiter des bisherigen SO Kurgebiets) in ein „Allgemeines Wohngebiet“ umgewandelt, um planungsrechtlich bestehendes Baurecht zukünftig weiter für Wohnzwecke nutzen zu können.

2. Verkehrszählungen

Erhebungsjahr 2016:
Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Umgestaltung des Knotenpunktes „Königsallee / Eremitenhofstraße / Ochsenhut“ wurde die verkehrliche Situation im Eremitenhof (Bestand und Prognose mit Reha-Klinik; ab Seite 37) untersucht, da im Zuge der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplanverfahren Nr. 11/16 „Reha-Klinik-Therme“ entsprechende Eingaben zur Leistungsfähigkeit der Straße gemacht wurden.
Als Grundlage zur Bewertung der Verkehrsqualitäten im o.g. Knotenpunkt erfolgten umfangreiche Verkehrszählungen in allen Fahrtrichtungen, so auch in der Eremitenhofstraße. Die Verkehrserfassungen wurden im Oktober 2016 durchgeführt.
Als Ergebnis des Verkehrsgutachtens wurde die Leistungsfähigkeit der bestehenden Straßen für die Zukunft nachgewiesen und Hinweise für Verbesserungen in der Straßenraumgestaltung der Eremitenhofstraße gegeben (s. Anlage 1).

Erhebungsjahr 2020:
Im Oktober 2020 wurden vorbereitend für die Maßnahmen der Straßenraumumgestaltung in der Eremitenhofstraße, in Höhe der Hausnummern 28c und Nr. 39 die Verkehrsmengen über den Zeitraum einer Woche erfasst.

Erhebungsjahr 2022:
Im Juli 2022 wurden vorbereitend für die Erstellung der fachlichen Ausführungen dieses Gutachtens, in Höhe der Eremitenhofstraße Nr. 28c und Nr. 39 die Verkehrsmengen erneut über den Zeitraum einer Woche erfasst.

Zählstelle in Höhe Nr. 28c:



Zählstelle in Höhe Nr. 39:



Alle Verkehrserhebungen fanden gem. den fachlichen Empfehlungen der EVE außerhalb der Ferien statt. Zudem waren keine pandemiebedingten „Lockdowns“ während der Erhebungsphasen angeordnet.

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen werden nachfolgend dargestellt.
Bei den Wochen-Verkehrszählungen der Jahre 2020 und 2022 wurden die Werktage mit den höchsten Verkehrsbelastungen herangezogen.

Verkehrsentwicklung in der Eremitenhofstraße (Verkehrsbelastungen aus den Jahren 2016, 2020 und 2022)			
	Querschnittsbelastung Spitzenstunde 7-8 Uhr Vormittag (Kfz/h)	Querschnittsbelastung Spitzenstunde 16-17 Uhr Nachmittag (Kfz/h)	Querschnittsbelastung Tag (Kfz/Werktag)
Zählort Oktober 2016			
Eremitenhofstraße – Einmündungsbereich Königsallee	400	433	4816
Zählort Oktober 2020			
Eremitenhofstraße – Höhe Hs. Nr. 28c	319	350	3719
Eremitenhofstraße – Höhe Hs. Nr. 39	310	334	3677
Zählort Juli 2022			
Eremitenhofstraße – Höhe Hs. Nr. 28c	273	281	3565
Eremitenhofstraße – Höhe Hs. Nr. 39	274	269	3453

Die Querschnittsbelastung (Kfz/Werktag) 2016 wurde auf Grundlage der Belastungswerte der Spitzenstunden auf den Werktagverkehr hochgerechnet, da dieser Wert nicht in den Ergebnissen des Gutachtens aus dem Jahr 2016/2017 enthalten war. Der Umrechnungsfaktor wurde aus den Ergebnissen der Verkehrszählungen 2020 und 2022 ermittelt (Mittelwert).

Insgesamt ist im Zeitverlauf ein Rückgang des Verkehrsaufkommens in der Eremitenhofstraße zu erkennen.

Verkehrsentwicklung in der Eremitenhofstraße (prozentuale Veränderung der Verkehrsbelastungen; Vergleich der Jahre 2016, 2020 und 2022)			
	%-Veränderung der Spitzenstunde gegenüber 2016 Vormittags	%-Veränderung der Spitzenstunde gegenüber 2016 Nachmittags	%-Veränderung der Querschnitts-belastung/ Tag gegenüber 2016
Zählort Oktober 2016			
Eremitenhofstraße – Einmündungsbereich Königsallee	-	-	-
Zählort Oktober 2020			
Eremitenhofstraße – Höhe Hs. Nr. 28c	-20%	-19%	-23%
Eremitenhofstraße – Höhe Hs. Nr. 39	-23%	-23%	-24%
Zählort Juli 2022			
Eremitenhofstraße – Höhe Hs. Nr. 28c	-32%	-35%	-26%
Eremitenhofstraße – Höhe Hs. Nr. 39	-32%	-38%	-28%

Verkehrsentwicklung in der Eremitenhofstraße (absolute Veränderung der Verkehrsbelastungen; Vergleich der Jahre 2016, 2020 und 2022)			
	Veränderung der Spitzenstunde gegenüber 2016 Vormittags	Veränderung der Spitzenstunde gegenüber 2016 Nachmittags	Veränderung der Querschnittsbelastung /Tag gegenüber 2016
Zählort Oktober 2016			
Eremitenhofstraße – Einmündungsbereich Königsallee	-	-	-
Zählort Oktober 2020			
Eremitenhofstraße – Höhe Hs. Nr. 28c	-81	-83	-1097
Eremitenhofstraße – Höhe Hs. Nr. 39	-90	-99	-1139
Zählort Juli 2022			
Eremitenhofstraße – Höhe Hs. Nr. 28c	-127	-152	-1251
Eremitenhofstraße – Höhe Hs. Nr. 39	-126	-164	-1363

Im Vergleich 2016 und 2020 ist ein Rückgang der Verkehrsbelastungen von ca. 20 % in den Spitzenstundenbelastungen und ca. 25 % im werktäglichen Querschnitt erkennbar. Im Jahr 2022 wurden gegenüber dem Vergleichsjahr 2016 Reduktionen der Verkehrsbelastungen von ca. 30 - 35 % in den Spitzenstundenbelastungen und ca. 25-30 % im werktäglichen Querschnitt erfasst.

Somit ergeben sich deutlich verringerte Verkehrsaufkommen im Bereich der Eremitenhofstraße im Vergleich der Jahre 2016, 2020 und 2022.

Mögliche Gründe für die o.g. Rückgänge des Verkehrsaufkommens können z.B. sein:

- Auswirkungen bzw. Nachwirkungen der Pandemie (Homeoffice, geänderte Öffnungszeiten von Freizeiteinrichtungen etc.)
- Veränderungen der Verkehrsmittelwahl,
- Veränderungen in der Routenwahl,
- Straßensperrungen (lagen zu den Erhebungszeiten nicht vor).

Aus fachlicher Sicht ist aufgrund des erneuten Rückgangs der erhobenen Verkehrsbelastungen im Vergleich 2020 und 2022 von einem eher langfristigen Effekt der verminderten Verkehrsaufkommen in der Eremitenhofstraße auszugehen, natürlich unter der Voraussetzung, dass keine Neubautätigkeiten im maßgeblichen Umfeld erfolgen würden.

3. Verkehrserzeugung Reha-Klinik

Das Verkehrsaufkommen der geplanten neuen Reha-Klinik der Deutschen Rentenversicherung Nordbayern (DRV) wurde bereits 2016/2017 in der Verkehrsuntersuchung zur Umgestaltung des Knotenpunktes „Königsallee / Eremitenhofstraße / Ochsenhut“ berücksichtigt. Hierzu wurden die relevanten Parameter, wie z.B. Anzahl geplanter stationärer und teilstationärer Betten, Anzahl der täglichen Rezeptpatienten, Beschäftige und Lieferverkehrsaufkommen abgefragt. Die erfassten Datengrundlagen bezogen sich auf den seinerzeit geplanten „Vollausbau“ der Reha-Klinik (mit 300 stationären Betten). Aufgrund interner Entscheidungen wurde der Planungsumfang jedoch reduziert (240 stationäre Betten in der Erstrealisierung, mit der Berücksichtigung möglicher Erweiterungsflächen zum Vollausbau zu einem späteren Zeitpunkt). Somit kann das angesetzte Verkehrsaufkommen als sogenanntes „Worst-Case-Szenario“ aus Sicht der Verkehrserzeugung angenommen werden, da darüber hinaus gehende bauliche Erweiterungen planungsrechtlich nicht möglich sind.

Insgesamt werden durch den Betrieb der Reha-Klinik 1164 Fahrten/Tag als Verkehrsaufkommen prognostiziert (Patientenverkehre, Besucherverkehre, Beschäftigtenverkehre und Lieferverkehre). Diese werden zu 73% (850 Fahrten) mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV), also Pkw, Sprinter und Lkw/Schwerlastverkehr (SV) geleistet. Darüber hinaus werden 27% (314 Fahrten) der täglichen Fahrten mit Quell- oder Zielort „Reha-Klinik über den Umweltverbund (Bus, Rad und zu Fuß) abgewickelt.

Die Angaben zum Modal-Split (Verkehrsmittelnutzung) für den Klinikbetrieb wurden seitens der DRV aus den Erfahrungswerten der bisherigen Klinikstandorte genannt und übernommen. Diese sind fachlich nachvollziehbar und bedürfen daher keiner lokalen Anpassung an den erfassten Modal-Split (Verkehrsmittelwahl) für die Stadt Bayreuth aus der Mobilitätsbefragung 2015 für das Stadtgebiet Bayreuth.

Da aufgrund des aktuell reduzierten Bauvolumens mit 240 stationären Betten faktisch weniger Patientenverkehre und Besucherverkehre aus der Kliniknutzung entstehen werden, wird sich dies reduzierend auf die zukünftige neue Gesamtverkehrsbelastung im direkten Umfeld auswirken.

In den Gesamtbetrachtungen dieses Gutachtens werden jedoch die höheren Verkehrsauskommen mit einer stationären Bettenanzahl von 300 angesetzt, wie auch im Rahmen der Verkehrsuntersuchung aus 2016/2017.

4. Verkehrserzeugung Hotel und Villen/Chalets (Beherbergungsbetriebe)

Die nachfolgenden Berechnungen des Verkehrsaufkommens, welches durch einen neuen Hotelstandort südlich der Lohengrin-Therme und angrenzenden Chalets-/Villen-Konzept westlich der Lohengrin-Therme entsteht, werden auf Grundlage der Investoren-/Betreiberinformationen erarbeitet.

Folgende Rahmenbedingungen wurden hierzu genannt:

- 125 geplante Hotelzimmer,
- ca. 9.200 qm Geschossfläche (GF),
- 27 Villen/Chalets,
- Villen und Chalets sollen konzeptionell an das Hotel angegliedert sein,
- erforderliche Beschäftigte (Besch.) zum Betrieb der Villen/Chalets werden durch Beschäftigte des Hotels abgedeckt,
- geplant sind 78 Beschäftigte, hiervon 10 im Bereich der Villen / Chalets.

Kunden- / Gästeverkehre:

Unter der Annahme, dass jedes Zimmer / Chalet / jede Villa mit durchschnittlich 2 Personen belegt wird ergeben sich die nachfolgenden Verkehrsaufkommen.

	Best-Case	**Mittelwert**	**Worst-Case**
	Gästeauslastung gemäß Planung Investor "durchschnittlich" (60-75%, hier **67%** gewählt)	Gäste-Mittelauslastung 80%	Gäste-Vollauslastung (100%)
Personen/Gäste	204	243	304
Parameter	**Fahrten/Tag**	**Fahrten/Tag**	**Fahrten/Tag**
2,5 Wege/Tag	509	608	760
100% MIV/Pkw	509	608	760
1,3 Personen/Pkw	**392**	**468**	**585**

Somit sind aufgrund des Kundenverkehrs der Beherbergungsbetriebe zwischen 392 und 585 Fahrten pro Tag im Quell- und Zielverkehr zu erwarten. Hierbei wurde davon ausgegangen, dass pro Gast durchschnittlich 2,5 Wege pro Tag zurückgelegt werden. Diese Wege werden voraussichtlich, unter Berücksichtigung der Lage in Stadtgebiet und auswärtiger Gäste, zu 100% mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV, hier Pkw) zurückgelegt, wobei ein rechnerischer Besetzungsgrad eines Pkw mit 1,3 Personen im Durchschnitt anzusetzen ist. Dieser Besetzungsgrad resultiert aus dem Mittelwert aus der Literatur (1,1 - 1,6 im Besucher- und Kundenverkehr unterschiedlicher Gebietskategorien).

Beschäftigtenverkehre

Bei der Berechnung der Beschäftigtenverkehre werden einerseits die Angaben des Investors/Betreibers und andererseits Parameter aus der Literatur herangezogen, um eine Plausibilisierung der entsprechenden Angaben zu erhalten und eine Spannbreite der möglichen Verkehrsaufkommen nach Szenarien abbilden zu können.

	Angaben Investor	**Best-Case FGSV**	**Mittelwert FGSV**	**Worst-Case FGSV**
Beschäftigte Hotel /Villen	78	1 Besch. je 100qm GF (9200/100=**92**)	1,5 Besch. je 100qm GF (9200/100= 92*1,5=**138**)	2 Besch. je 100qm GF (9200/100= 92*2=**184**)
Parameter	**Fahrten/Tag**	**Fahrten/Tag**	**Fahrten/Tag**	**Fahrten/Tag**
2,5 Wege/Tag/Besch.	195	230	345	460
MIV= 63%	123	145	217	290
Umweltverbund = 37%	72	85	128	170
1,1 Personen/Pkw	**110**	**130**	**196**	**261**

Auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Informationen ergeben sich ca. 200 – 460 Fahrten pro Tag der Beschäftigten im Quell- und Zielverkehr. Diese werden zu 63% mit dem motorisierten Individualverkehr (Pkw) zurückgelegt. Weitere 37% der Wege werden mit dem Umweltverbund aus Bus, Rad und zu Fuß erledigt. Die prozentuale Verteilung des Modal-Splits (Verkehrsmittelwahl) wurde den Ergebnissen der Mobilitätsbefragung 2015 in Bayreuth entnommen und entspricht der Verkehrsmittelwahl im „Außenbereich“ der Stadt Bayreuth. Im Vergleich zur gesamtstädtischen Betrachtung (61%) liegt der MIV-Anteil 2% höher und berücksichtigt somit die Lage der Nutzungen im Stadtgebiet besser. Bei reiner Betrachtung der MIV-Fahrten würde das Verkehrsaufkommen zwischen 110 und 261 Fahrten pro Tag liegen. Der Pkw-Besetzungsgrad von 1,1 wurde als Standardwert der Literatur (FGSV) entnommen.

Lieferverkehre/Wirtschaftsverkehre

Seitens des Investors / Betreibers der geplanten Beherbergungsbetriebe an der Lohengrin-Therme sind, mit Verweis auf bereits realisierte, vergleichbare Projekte an anderen Standorten, folgende Liefer- und Wirtschaftsverkehre durch die Nutzungen zu erwarten.

- Bäcker jeden Morgen - Sprinter
- Obst dreimal die Woche – LKW 7,5t

- Großhändler dreimal die Woche - LKW 7,5t
- Wäsche dreimal die Woche - LKW 7,5t
- Getränkelieferant zweimal die Woche - LKW 7,5t
- Fleischer/Metzger fünfmal in der Woche - Sprinter
- Hygieneartikel und Reinigungsmittel einmal in der Woche - LKW 7,5t
- Blumenhändler einmal die Woche - LKW 7,5t
- Post und Paketdienste täglich - Postauto, bzw. Sprinter

	Angaben Investor
Parameter	
36 Fahrten Sprinter/Woche + 26 Fahrten im Schwerlastverkehr/Woche	**durchschnittlich ca. 10 Fahrten/ Tag**
62 Fahrten/Woche (bei 6 Werktagen)	

Auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Informationen ergeben sich ca. 10 Fahrten pro Werktag im Quell- und Zielverkehr für Liefer- und Wirtschaftsverkehre, die zu 100% mit dem MIV (LKW 7,5t und Sprinter) abgewickelt werden.

Allgemeiner Hinweis:

In der Literatur liegen keine allgemeingültigen fachlichen Informationen für Lieferverkehre/Wirtschaftsverkehre zu Hotel-/Beherbergungsnutzungen vor, da die Betriebskonzepte und Beherbergungsrahmenbedingungen sehr vielschichtig und unterschiedlich sind je nach Standort. Die vorliegenden Angaben sind jedoch aus fachlicher Sicht nachvollziehbar und plausibel.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens werden die induzierten Verkehre aus den drei Wohnbaurechten im festgesetzten Allgemeinen Wohngebiet (WA) des Bebauungsplanentwurfes Nr. 11/16 nicht näher berücksichtigt, da Sie in der Gesamtbetrachtung keine signifikanten Mehrverkehre darstellen und zu vernachlässigende Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in der Eremitenhofstraße haben.

5. Gesamtverkehrserzeugung und Fazit

Das Gesamtverkehrsaufkommen der geplanten Neubauvorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplan-Entwurfes Nr. 11/16, im direkten Umfeld der Lohengrin-Therme, ist in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet. Unberücksichtigt sind hierbei Verkehre aus drei (planungsrechtlich schon bestehenden) Wohnbaurechten im Bereich des WA, wie in Kapitel 4 erörtert.

	Best-Case-Investor (Fahrten/Tag)	**Best-Case FGSV** (Fahrten/Tag)	**Mittelwert FGSV** (Fahrten/Tag)	**Worst-Case FGSV** (Fahrten/Tag)
Hotel / Villen	512	532	673	856
DRV	850	850	850	850
Summe	**1362**	**1382**	**1523**	**1706**

Es ist demnach von einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von 1362 bis 1706 Fahrten im MIV auszugehen. Diese Verkehrszahlen ergeben sich aufgrund unterschiedlicher Parameterbetrachtungen und Informationen seitens der künftigen Investoren / Betreiber der Beherbergungsbetriebe oder Ansätzen aus der fachlich anerkannten Literatur (FGSV). Hierzu werden Unterschiede je nach möglichem Szenario bedacht.

Das Best-Case-Investor-Szenario basiert auf den Angaben und Erfahrungen der künftigen Bauherren der Beherbergungsbetriebe und der Deutschen Rentenversicherung Nordbayern (DRV) für die geplante Reha-Klinik.

Das Best-Case-Szenario-FGSV berücksichtigt die Mindestwerte der fachlichen Literatur.

Das Mittelwert-Szenario-FGSV beruht auf der Ansetzung von Mittelwerten unterschiedlicher Parameter in der Verkehrsaufkommensberechnung, die generell als Ziel das realistischste Ergebnis zum zukünftigen Verkehrsaufkommen darstellt.

Das Worst-Case-Szenario-FGSV beruht auf den Maximalwerten zu einzelnen Parametern der fachlich anerkannten Literatur, um Belastungen zu erhalten, die nicht den durchschnittlichen Verkehrsaufkommen eines Werktages entsprechen und ggf. Spitzenbelastungen in der Leistungsfähigkeitsberechnung abbilden.

In der Gesamtbetrachtung der Ergebnisse aus den Berechnungen des künftigen Verkehrsaufkommens im Thermenumfeld, hier in der Eremitenhofstraße, ist erkennbar, dass die Mehrverkehre der Neubauvorhaben im vergleichbaren Maß entstehen, die aufgrund der Verkehrserhebungen 2020 und 2022 als Rückgang der Verkehrsbelastungen im Vergleich zum Jahr 2016 zu verzeichnen sind.

Der Rückgang des Verkehrsaufkommens in der Eremitenhofstraße wurde in den Jahren 2020 und 2022 mit minus 20% bis minus 30% ermittelt. Dies entspricht einer Reduzierung der Verkehrsmengen zwischen 1100 und 1400 Kfz/Werktag.

Dem gegenüber werden realistische Verkehrszunahmen durch die Neubauvorhaben Reha-Klinik und Hotel/Villen von 1300-1550 Kfz pro Werktag prognostiziert.

Auf Grundlage der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens aus dem Jahr 2017 (Verkehrszählung 2016), welches die Leistungsfähigkeit der umliegenden Infrastrukturen (hier im speziellen den Knotenpunkt „Königsallee / Eremitenhofstraße / Ochsenhut“ in der Zufahrt zu den Bebauungsplanflächen) untersuchte, wurde der Nachweis einer Leistungsfähigkeit auch zu Spitzenverkehrszeiten geführt.

Die zukünftigen neuen Verkehrsaufkommen, hier speziell die Neuverkehre resultierend aus den Beherbergungsnutzungen haben nachweislich deutliche abweichende Spitzenverkehrsstunden in der Verkehrserzeugung der Gastan- und -abreise, die mehr über den Tag verteilt sind. Somit werden die Verkehrsspitzen vormittags (7-8 Uhr) und nachmittags (16-17 Uhr) nur anteilig (z.B. Beschäftigtenverkehre) durch die zulässigen Nutzungen (gemäß des Bebauungsplanentwurfes Nr. 11/16) erreicht.

Von nachteiligen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Infrastrukturen kann daher nicht ausgegangen werden. Die zukünftige Verkehrsbelastung mit neuen Nutzungen im Thermenumfeld entsprechen annähernd dem Stand des Verkehrsaufkommens im Jahr 2016. Die ermittelten Zusatzverkehre der neuen Nutzungen an der Lohengrin-Therme sind in der Betrachtung des Tageszeitraumes zu vernachlässigen.

Nachfolgend werden beispielhaft Straßen im Stadtgebiet Bayreuth aufgeführt, die eine vergleichbare Verkehrsbelastung aufweisen, die auf der Eremitenhofstraße mit Neubauvorhaben abgewickelt werden.

- Ochsenhut
- Warmensteinacher Straße
- Neckarstraße
- Meyernberger Straße

6. Literaturverzeichnis

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Ausgabe 2006, Stand 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): EVE – Empfehlungen für Verkehrserhebungen, 2012

Höhnen & Partner Ingenieuraktiengesellschaft, Bamberg: Verkehrsuntersuchung zur möglichen Umgestaltung des Knotenpunktes Königsallee/ Eremitenhofstraße / Ochsenhut, 2017

Planersocietät, Dortmund: Mobilitätsuntersuchung Stadt Bayreuth 2015

7. Anlage

Auszug aus dem Verkehrsgutachten: Höhnen & Partner Ingenieuraktiengesellschaft, Bamberg: Verkehrsuntersuchung zur möglichen Umgestaltung des Knotenpunktes Königsallee/ Eremitenhofstraße / Ochsenhut, 2017