

Stellungnahme(n) (Stand: 14.11.2023)

Sie betrachten:	1/22 Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 13/62, 2/69, 4/72, 9/75 TB 1 und 14/87)
Verfahrensschritt:	Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB
Zeitraum:	07.03.2022 - 04.04.2022

Behörde:	Stadt Bayreuth: Amt für Umweltschutz
Frist:	04.04.2022
Stellungnahme:	<p>Erstellt von: Winfried Horcher, am: 28.03.2022 , Aktenzeichen: UA 170 / St</p> <p>Zu dem oben näher bezeichneten Bebauungsplanverfahren wird seitens UA wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Immissionsschutz</p> <p>Verkehrslärmschutz:</p> <p>Bei der Verkehrsraumneugestaltung im Bereich des Plangebietes, insbesondere an der Erlanger- und der Bismarckstraße, handelt es sich möglicherweise um wesentliche Änderungen im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BIm-SchV).</p> <p>Gem. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ist eine Änderung unter anderem dann wesentlich, wenn durch einen erheblichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mind. 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.</p> <p>Liegt der von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Beurteilungspegel bereits bei mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht, stellt jede weitere Pegelerhöhung durch einen erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung dar.</p> <p>Für die Beurteilung In diesem Fall ist folglich zunächst die Frage zu klären inwieweit hier tatsächlich ein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt.</p> <p>Bei Straßenverkehrswegen sind gemäß den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) neben deutlichen Fahrbahnverlegungen oder deutlichen Veränderungen der Höhenlage einer Straße unter anderem beispielsweise der Bau von Abbiegestreifen, Zusatz- oder Mehrzweckstreifen und auch der Bau von Radwegen als erhebliche bauliche Eingriffe zu werten.</p> <p>Somit ist auch hier davon auszugehen, dass zumindest bezüglich der Erlanger Straße und der Bismarckstraße ein erheblicher baulicher Eingriff i. S. der 16. BIm-SchV vorliegt.</p> <p>Aufgrund der Nähe der Wohngebäude zur Straße und der Straßengeometrie (teils Schluchtenlage) dürfte bereits jetzt im Plangebiet vielerorts eine Vorbelastung von mehr als 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) vorliegen.</p> <p>Eine wesentliche Änderung i. S. der 16. BImSchV wäre damit selbst dann gegeben, wenn sich die Verkehrslärmbelastung nur geringfügig weiter erhöht.</p> <p>Dieser Sachverhalt sollte unbedingt durch ein Verkehrslärmgutachten überprüft werden, da das Vorliegen einer wesentlichen Änderung für die Anlieger einen Rechtsanspruch auf die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gem. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV auslöst.</p> <p>Luftreinhaltung:</p> <p>Im Zuge der Verkehrsraumneugestaltung muss außerdem sichergestellt sein, dass es aufgrund der Fahrstreifenreduzierung und der sonstigen geplanten Maßnahmen nicht verstärkt zu Rückstaus an Ampeln oder Einmündungen kommt, da diese wiederum eine Erhöhung der Schadstoff- und Lärmbelastung der dortigen Anwohner zur Folge hätten.</p> <p>Bei einer Verbesserung der Radwegeinfrastruktur sollte in diesem Sinne keinesfalls außeracht gelassen werden, dass Hauptverkehrsstraßen in der Regel ganzjährig gleichmäßig frequentiert sind und vom weitaus größeren Teil der Bevölkerung genutzt werden. Radwege werden dagegen</p>

hauptsächlich nur während der Sommermonate und auch dann nur von einem Teil der Bevölkerung genutzt. Es wäre daher widersinnig durch die Verkehrsraumneugestaltung den motorisierten Verkehr einzuschränken und damit Rückstaus und eine erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung der Anwohner bewusst in Kauf zu nehmen.

Das in der Begründung erwähnte Verkehrsgutachten liegt nach Rücksprache mit PL bislang nicht vor. Insofern ist auch eine nähere Beurteilung des vorliegenden Sachverhalts nicht möglich. Das Gutachten soll lt. PL erst Bestandteil einer weiteren Planauslegung sein.

Wasserrecht / Bodenschutzrecht

Aus wasser- und bodenschutzrechtlicher Sicht ohne Einwände.

Naturschutz

Da die Grünflächen und der Baumbestand erhalten werden soll, bestehen keine Bedenken gegen die Planung.

Klimaschutz

Auf das Ergebnis bzw. das Protokoll der letzten Sitzung des Beirats für nachhaltige und stadtklimagerechte Planung und Stadtentwicklung wird verwiesen. Die Planung wird grundsätzlich begrüßt.

Anhänge: -

Nachträge:

-

manuelle Einträge:

-

Stellungnahme(n) (Stand: 14.11.2023)

Sie betrachten: 1/22 Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 13/62, 2/69, 4/72, 9/75 TB 1 und 14/87)

Verfahrensschritt: Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB

Zeitraum: 07.03.2022 - 04.04.2022

Behörde:	Bund Naturschutz in Bayern e.V. Kreisgruppe Bayreuth
Frist:	04.04.2022
Stellungnahme:	<p>Erstellt von: Johannes Lüers, am: 04.04.2022 , Aktenzeichen: 2022-04_St.BT_BBP.Nr.122-Verkehrsraumneug.Bismarckstraße.Erlanger-Straße_(out-2022-04-04)</p> <p>Stellungnahme Bund Natruschutz Bayreuth zum besagten Vorhaben</p> <p>Anhänge: St.BT_BBP.Nr.122-Verkehrsraumneug.Bismarckstraße.Erlanger-Straße_(out-2022-04-04).pdf (s_1649077664_2022-04_st.bt_bbp.nr.122-verkehrsraumneug.bismarckstrasse.erlanger-strasse__out-2022-04-04_.pdf)</p>
Nachträge:	-

manuelle Einträge:

1. manueller Eintrag

Erstellt am: 06.04.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den o. g. Verfahren geben wir bezugnehmend auf Ihre Begründungen und Planentwürfe zu den Fassungen vom 24.01.2022 folgende Stellungnahme ab:

Dem Bebauungsplanverfahren Nr. 1/22 „Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße“ steht der Bund Naturschutz positiv gegenüber.

Folgende Anregungen bei Umsetzung des Vorhabens geben wir zu bedenken:

Lichtverschmutzung

Im Zuge einer möglichen Umrüstung der Beleuchtungsanlagen hinsichtlich der Verkehrsflächen bedingen wir ausdrücklich Festsetzungen, um die schädliche Umwelteinwirkung im Sinne des BNatSchG § 41a und laut BImSchG bei Einsatz von Kunstlicht zu regeln. Die Einwirkungen durch Kunstlicht sind gleichwertig zu anderen Immissionen wie Lärm und Bodenschutz abzuwägen. Die Fachbehörden der Kommunen können daher im Rahmen der Erstellung im Bauleitplanverfahren die Vermeidung von Lichtimmissionen verbindlich festlegen. Festsetzungsmöglichkeiten im Bauleitplanverfahren ergeben sich insbesondere aus § 9 Abs. 1 Nr. 20 und 24 Baugesetzbuch (BauGB).

Als Ergänzung zur Satzung schlagen wir vor: zum Schutz nachtaktiver Insekten, Vögel oder Fledermäuse sollte die Außenbeleuchtung ausschließlich mit Leuchten in insektenschonender Bauweise (geschlossener Leuchtkörper, gerichteter Lichtkegel) und Leuchtmitteln mit nicht anlockendem Lichtspektrum (geringer UV-Anteil, z.B. LED-Leuchten) verwendet werden. Ziel sollte es sein, den übermäßigen Lichteinsatz nicht nur im Sinne des Artenschutzes und der Energie- und Ressourceneinsparung, sondern auch aus Rücksichtnahme auf die nachtaktive Tierwelt, auf die Anwohner und für den Erhalt des Stadtbilds zu verhindern.

Park/Stell/Wende/Lagerplätze

Es muss im Sinne §1a Abs. 2 BauGB (i. V. m. Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO) eine unnötige Bodenversiegelung verhindert werden. So bedingen wir, dass eine unnötige Bodenversiegelung verhindert werden und es zur Verwendung wassergebundener Befestigungen oder anderer zielführender Methoden kommen soll. Es sollte jedoch sichergestellt werden, dass eine Belastung mit ökotoxischen Stoffen ausgeschlossen werden kann! Die wassergebundene Teilversiegelung hätte auch einen Nutzen für die Wasserversorgung der städtischen (oder privaten) Grünanlagen oder Bauminself.

Begrünungen

Wir schlagen eine größere Anzahl an neuen Baum/Strauchpflanzungen entlang der Straßenzüge im ganzen Vorhabengebiet vor (nicht nur Erlanger und Bismarckstr.). Die Erhöhung des Baumbesatzes in diesem hochverdichteten Stadtgebiet hätte für den bodennahen Lebensraum eine beweisbare bioklimatische Verbesserung zur Folge und würde eine schnell umsetzbare Klimaanpassungsmaßnahme der Stadt ermöglichen (Verdunstung, Minderung der Wärme-Absorption, Minderung der bioklimatischen Belastung, Minderung der Staub- und Aerosol-Emission).

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Johannes Lüers

Stellungnahme(n) (Stand: 15.11.2023)

Sie betrachten: 1/22 Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 13/62, 2/69, 4/72, 9/75 TB 1 und 14/87)

Verfahrensschritt: Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB

Zeitraum: 07.03.2022 - 04.04.2022

Behörde:	Regierung von Oberfranken - Sachgebiet 34 - Städtebau
Frist:	04.04.2022
Stellungnahme:	<p>Erstellt von: Julia Tiedemann, am: 04.04.2022 , Aktenzeichen: 8314.3-14-22</p> <p>Betreff: Bebauungsplanverfahren 1/22 Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 13/62, 2/69, 4/72, 9/75 TB 1 und 14/87) der Stadt Bayreuth</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>bezüglich der o.a. Bauleitplanung der Stadt Bayreuth bitten wir um Kenntnisnahme und Berücksichtigung der Hinweise aus baurechtlicher und verkehrstechnischer Sicht (siehe Anlage).</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Anhänge: Stlgn SG 32_Bebauungsplanverfahren 1_22 Stadt Bayreuth (s_1649059683_stlgn_sg_32_bebauungsplanverfahren_1_22_stadt_bayreuth_.msg) Stellungnahme SG31 zum B-Plan_1_22 Stadt Bayreuth (s_1649059683_stellungnahme_sg31_zum_b-plan_1_22_stadt_bayreuth.pdf)</p>
Nachträge:	-
manuelle Einträge:	<p>1. manueller Eintrag Erstellt am: 06.04.2022</p> <p>32:</p> <p>1. Der Bebauungsplan 1/22 ändert verschiedene bestehende Bebauungspläne. Zur Vermeidung von Unklarheiten sollte klargestellt werden, inwieweit ggfs. Festsetzungen aus diesen anderen Bebauungsplänen fortgelten (etwa zum Maß der baulichen Nutzung) .</p> <p>2. Umweltbericht: Die Ausführungen enthalten den Hinweis \"Eine detaillierte Ausführung des Umweltberichts erfolgt im weiteren Verfahren\". Wir sehen einer vertieften Darstellung entgegen, insbesondere zum Immissionsschutz und zum Umfang von Eingriff und Ausgleich in die Natur.</p> <p>3. Leistungsfähigkeit des Verkehrs: Die Erlanger Straße und die Bismarckstraße sind entsprechend ihres Ausbauzustandes und ihrer gesamtstädtischen Verbindungsfunktion städtisch bedeutende Hauptverkehrsstraßen. Inwieweit diese Funktion künftig gewahrt bleibt, soll sich aus den Ergebnissen und Empfehlungen einer Verkehrsuntersuchung ergeben, die noch nicht vorliegt. Wir sehen einer vertieften Darstellung entgegen.</p>

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme des Sachgebiets 31 verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen

Jochen Uebelhoer

B-Plan / Planung der Stadt

- Ziel: zukunftsfähige anforderungsgerechte Gestaltung der Bismarckstraße und der Erlanger Straße
- 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)."
- "\"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).\""

Planungsinhalt (insbesondere Seite 10 und 11 Erl.ber)

- Die angegebenen Verkehrsbelastung stellen auf eine Spitzenstunde, und nicht auf einen durchschnittlichen tägliche Verkehrsmenge (DTV) z.B. östlich Siebener Platz: Spitzenstunde (Vormittag) von maximal rd. 1.000 Kfz/h und westlich der Einmündung Wittelsbacherring 830 Kfz/h.
- Sowohl für stadteinwärts als auch für stadtauswärts fahrenden Radverkehr wird eine durchgängige und einheitliche Radverkehrsführung in Form von baulich angelegten Radwegen im Seitenraum berücksichtigt. Hierfür in der Regel die Wegnahme einer Fahrspur, teilweise auch die Auffassung 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 Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit Abbiegefahrstreifen berücksichtigt sind).

Unsere Stellungnahme

- Ein detailliertes Verkehrsgutachten ist erst beauftragt und liegt nicht vor. Aussagen zu Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen, insbesondere der Knotenpunkte, sind derzeit nicht möglich. Eine "\"abschließende Bewertung\"" des Gesamtprojektes ist derzeit nicht möglich, insbesondere auch über eine künftige Leistungsfähigkeit der Straßenzüge der Bundesstraße insbesondere der Knotenpunkte kann derzeit nicht befunden werden. Dies kann erst erfolgen, wenn die Ergebnisse der angesprochenen Verkehrsuntersuchung vorliegen.
- Auffälligkeiten/Probleme der Planung:
Führung der Radler im Längsverkehr grds. unproblematisch.
Ob die Fahrstreifenbreiten incl. der seitlichen Sicherheitsräume gem. Tabelle 5 der ERA eingehalten sind, kann nicht abschließend geprüft werden, auch wenn im Lageplan Breitenangaben eingetragen sind.
Interessant sind jedoch die abbiegenden Radfahrer, besonders die Linksabbieger. Hier wurden einige Problempunkte identifiziert.
Zusammenstellung einiger Problempunkte siehe nachstehend.
- Punktuelle Änderungen der Planung scheinen angezeigt.

Allgemeines:

Busbuchten: sollten barrierefrei mit Kassler Bord und taktilen Leitelementen ausgeführt werden. Dies ist im Plan nicht ersichtlich.

Die weitere Planung der Maßnahme sollte in enger Abstimmung mit der Verkehrsbehörde geplant werden.

Es sollte geklärt werden, ob die neuen Radwege benutzungspflichtig nach StVO mit Zeichen 237 Radweg beschildert werden können / müssen.

A. Radwege

Problem: Es ist vor allem in der Bismarckstraße nicht erkennbar, wo Bordsteine vorgesehen sind, ob also Radfahrstreifen auf der Asphaltfahrbahn oder "hochgesetzte" Radwege vorgesehen sind.

Gemäß Erläuterungsbericht auf Seite 11 ist jedoch zwischen Wolfsgasse und AlbertPreu-Straße ein Bordstein vorgesehen.

B. Knotenpunkte:

1. Freiheitsplatz:

- Im roten Krinkel: Geplant ist eine indirektes Linksabbiegen mit Halten auf der Fahrbahn.

In ERA grds. so ersichtlich, entspricht aber nicht ganz Bild 50 der ERA. Offensichtlich sollen die Radler im Bereich des Fahrradstreifen der Querrichtung halten bzw. sich aufstellen, dies also nicht am Rand der Kreuzung, sondern eher in die Kreuzung hineingerückt. Dies könnte für Radfahrer unsicher wirken.

ERA führt dazu in Pkt. 4.4.4 insbesondere aus:

Das Linksabbiegen mit indirekter Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich erfordert

- eine während des Wartens geschützte Aufstellmöglichkeit,
- insbesondere Überlegungen bei verkehrabhängig gesteuerten Lichtsignalanlagen hinsichtlich der Anforderungserfassung und Phasenfolge und
- an großen Knotenpunkten einen rechtzeitigen, gut sichtbaren Hinweis auf die indirekte Führung des linksabbiegenden Verkehrs.

Zu klären ist, ob abbiegender Radverkehr gemeinsam mit Fußgängerverkehr signalisiert werden kann, dies setzt voraus, dass

- die Signale des Fußgänger und Radverkehrs von der Aufstellfläche gut eingesehen werden können,
- bei der Freigabe der Fußgängerfurt ein ausreichender Zeitvorsprung vor in der gleichen Phase freigegebenen Abbiegern eingehalten ist und
- bei vorhandenem Fahrbahnteiler beide Furten gleichzeitig freigegeben werden.

Vorschlag für Änderung Linksabbieger: "Aufgeweiteten Radaufstellstreifen" vorsehen gem. Bild 46 der ERA.

Dort Pkt. 4.4.2: \"Aufgeweitete Radaufstellstreifen kommen vorrangig in Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten in Frage, damit die Mehrzahl der Radfahrer den Aufstellstreifen auch nutzen kann. Sie sichern geradeaus fahrenden und/oder linksabbiegenden Radverkehr\".

\"Aufgeweitete Radaufstellstreifen sollten nach Möglichkeit mit Schutzstreifen oder Radfahrstreifen in der Knotenpunktzufahrt kombiniert werden, damit der Radverkehr an stehenden Kraftfahrzeugen vorbeifahren kann.\"

Der B-Plan zeigt für die andere querende Richtung Scheffel-Str./Justus-Liebig-Str. nur den Bestand und keine Änderungen.
Verbesserungen für den Radler sind denkbar und sollten geprüft werden.

2. Einmündung Bismarckstraße/Rathenaustraße:

Baulich ausreichend:

Zur Vermeidung von Unfällen sind gute Sichtbeziehungen und entsprechende Beleuchtung notwendig:

\"Gefährlich\" sind:

- Querung Erlanger Straße (blauer Stern) - Querung Bismarckstraße (blauer Stern)

Gute Sichtverhältnisse sind sicherzustellen.

3. Kreuzung Siebener Platz:

- Im grünen Kringel: Geplant ist eine indirektes Linksabbiegen mit Halten auf der Fahrbahn.

In ERA grds. so ersichtlich, entspricht (anders als in Pkt.1 Freiheitsplatz) eher Bild 50 der ERA. Keine Einwände.

- Linkseinbiegen aus untergeordneten Straßen:

Hier keine besondere Maßnahmen für Radfahrer ersichtlich.

Ist das Linkseinbiegen von der Schwindstraße auf den Radweg der Bismarckstraße stadtauswärts entgegen der Einbahnstraße künftig erlaubt? Wenn ja, wie soll dies erfolgen? Die Markierung zeigt für den Kfz-Verkehr nur Geradeaus und Rechtseinbiegen. Ampelschaltung und Signalgeber?

3. Abzweigung Bismarckstraße/Rathenaustraße

Erhöhte Unfallgefahr an der Querung Radweg des Rechtsabbiegestreifens in die Rathenaustraße.

Der Radler kommt schlecht einsehbar \"aus dem Hinterhalt\" und der Kfz-Verkehr biegt schnell rechts ab! □ Kollisionen sind zu befürchten.

Zusätzliches Problem: haltende Busse an der Bushaltestelle, die die Sicht behindern.

Eine Umplanung wird dringend empfohlen. Besser erscheint es, den Radfahrer sichtbar auf einem Radfahrstreifen am direkten Rad des Verkehrsraums zu führen (rot gestrichelt). Dies reduziert auch die Gefahr bzw. den Konflikt mit den Busfahrenden (Warten, Aus- und Einsteigen).

4. Bismarckstraße Einmündung Humboldtstraße

Es ist nicht ersichtlich, ob die Einmündung für den Kfz-Verkehr künftig noch zulässig ist. Der B-Plan zeigt im Fahrbahnbereich orange Gehwegflächen, in \"rot\" den Radweg und graue Flächen (Aufpflasterung mit Anrampung?). Die Legende weist die Farbe \"grau\" einem Sicherheitstrennstreifen / Schrammbord / Nebenflächen zu.

Radfahrer werden wohl weiterhin in die Humboldtstraße abbiegen oder von dort einbiegen. Die Führung dieser Verkehrsbeziehungen erscheint defizitär: -das Linksabbiegen von Radlern in die Humboldtstraße zeigt keine unterstützende/schützende Maßnahmen
-das Linkseinbiegen von Radlern aus der Humboldtstraße auf den südlichen Radweg ist durch die Bushaltestelle bzw. die Warteflächen (oder sogar Bordstein?) behindert. Es steht zu befürchten, dass hier Radler in erhöhtem Maß unzulässiger Weise den nördlichen Radweg in Gegenrichtung befahren werden.

Hier sollten ergänzende Maßnahmen für den Radfahrer überlegt werden.

5. Bismarckstraße Kreuzung mit Albert-Preu-Straße / Löhestraße:

Es ist nicht ersichtlich, ob die Einmündung für den Kfz-Verkehr künftig noch zulässig ist. Der B-Plan zeigt im Fahrbahnbereich orange Gehwegflächen, in "rot" den Radweg und graue Flächen (Aufpflasterung mit Anrampung?). Die Legende weist die Farbe "grau" einem Sicherheitstrennstreifen / Schrammbord / Nebenflächen zu.

Gute Sichtverhältnisse sind sicherzustellen.

6. Bismarckstraße Kreuzung Wolfsgasse bis Ring:

Ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen ist nur für Rechts und Geradeaus-Verkehr vorgesehen, nicht aber für Radler-Linksabbieger.

Das Radfahrer auf dem Ring ist zwar bei hohen Verkehrsstärken "unangenehm", aber verkehrsrechtlich nicht verboten.

Es könnten somit vereinzelt dennoch Radfahrer entgegen der Erwartung des Kfz-Fahrers links in den Ring (in Richtung Gymnasium) abbiegen, dies könnte zu Kollisionen/Unfällen führen.

Es wird daher vorgeschlagen, den aufgeweiteten Radaufstellstreifen zu verbreitern und auch vor dem Linksabbieger vorzusehen.

7. Erlanger Straße Abzweig Ring

Keine Anmerkungen.

8. Erlanger Straße Humboldtstraße bis Carl-Burger-Straße:

Es entsteht ein langer Fahrradstreifen zwischen Geradeausspur und Rechtsabbieger, was wohl ein "unangenehmes Befahren" durch Radler auslöst, Gefahr des Rechtsüberholtwerdens durch Rechtsabbieger.

Wann soll der rechtsabbiegende Radfahrer rechts fahren ?

- am Anfang des Rechtsabbiegers oder
- erst ein Abschwanken nach rechts vor der Ampel?

ergänzende Hinweise/Regelungen für den Verkehr geplant?

Indirektes Linksabbiegen mit Aufstellbereich geplant, erscheint grenzwertig: Bessere Lösung durch aufgeweiteten Aufstellstreifen über gesamte Breite der drei Fahrstreifen zum Einordnen?

8. Erlanger Straße, Einmündung Rupprecht-Straße:

Besondere Maßnahmen für das Linksabbiegen in die Rupprechtstraße sollten geprüft werden.

9. Erlanger Straße, Einmündung Hardenberg-Straße, Zugang Stadtfriedhof:

Die Situation wird als unübersichtlich bewertet:

Der Radweg läuft abseits der Straße/Fahrbahn und damit außerhalb des Sichtfeldes des Kfz-Fahrers. Weiter sichtbehindernd ist das Buswartehäuschen und temporär ein wartender Bus. Fahrgäste müssen den Radweg queren.

Kollisionen mit dem Radfahrer können entstehen

-durch die Nutzer des Busses und

-den ab- und einbiegenden (Park-)Verkehr.

Vorschlag: Den Radweg in den Sichtbereich des Kfz-Lenkers an den Fahrbahnrand legen.

Regierung von Oberfranken, SG31

Bayreuth, den 01.04.2022

Gez.

Jander

Stellungnahme(n) (Stand: 14.11.2023)

Sie betrachten: 1/22 Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 13/62, 2/69, 4/72, 9/75 TB 1 und 14/87)

Verfahrensschritt: Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB

Zeitraum: 07.03.2022 - 04.04.2022

Behörde:	Stadt Bayreuth: Tiefbauamt
Frist:	04.04.2022

Stellungnahme:	<p>Erstellt von: Gisbert Röhle, am: 04.04.2022 , Aktenzeichen: -</p> <p>Die Baumneupflanzungen gegenüber der Einmündung Humboldtstraße werden seitens T kritisch gesehen. Hier liegen laut Kanalkataster mehrere Hausanschlüsse mit Anbindung an den städtischen Kanal vor. Gleiches gilt für die geplanten Baumanpflanzungen im Bereich der Parkbuchten auf der Südseite in der Erlanger Straße (Höhe Stadtfriedhof). Diese Neupflanzungen sind im unmittelbaren Bereich des städtischen Kanals vorgesehen. Die Bemaßung der Parkplätze Erlanger Straße auf Höhe des Stadtfriedhofes sind nicht eindeutig (2,0 m oder 2,3 m?). Die Einfahrt Stadtfriedhof (Haus-Nr. 42) ist als durchgehender Fuß-/Radweg geplant. Mit einem Anschlag von 3,0 cm ist aus Sicht T keine Anrampung erforderlich.</p> <p>Im Einmündungsbereich der Erlanger Straße in die Bismarckstraße ist der Sicherheitstrennstreifen auch im Bereich der Grünfläche eingezeichnet. Dieser wäre hier nicht erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der geänderten Verkehrsführung am Freiheitsplatz wäre eine Umgestaltung der nordöstlichen Verkehrsinsel zu prüfen.</p> <p>Die geplanten Baumanpflanzungen im Einmündungsbereich Erlanger Straße / Bismarckstraße befinden sich im Bereich vorhandener Kabeltrassen der bestehenden Lichtsignalanlagen.</p> <p>Die geplanten Baumneupflanzungen im Bereich der Verkehrsinsel Einmündung Bismarckstraße / Rathenastraße werden seitens T kritisch gesehen. In diesem Bereich verläuft ein städtischer Kanal, der beim Ausbau der Bismarckstraße in 2010 erneuert wurde. Die Umgestaltung des Einfahrts-/Ausfahrtsbereiches MI Bismarckstraße / Rathenastraße wird aufgrund der Vielzahl an neuen Verkehrsbeziehungen als kritisch eingestuft.</p> <p>Die geplanten Plateauanhebungen im Bereich der Einmündungen Humboldtstraße, Albert-Preu-Straße und Wolfsgasse in die Bismarckstraße werden bau- und unterhaltstechnisch nicht befürwortet. Eine Bevorrechtigung der Rad-/Fußwege erfolgt bereits durch die durchgängige Wegeverbindung und eine durchgängige Bordsteinführung. Im Bereich der einmündenden Straßen wären bautechnisch jedoch Angleichungen der Fahrbahn erforderlich.</p> <p>Vor der Einmündung Bismarckstraße / Wittelsbacher Ring sollte der Wegfall der kleinen, nördlichen Grüninsel geprüft werden.</p> <p>Seitens des Tiefbauamtes werden die geplanten Umbaumaßnahmen in der Bismarckstraße und Erlanger Straße insgesamt als unverhältnismäßig bewertet. Es wird wiederholt auf den bereits vorhandenen und nutzbaren Radweg entlang der Mistel verwiesen zu dem ein zweiter parallel verlaufender Weg mit sehr geringem Aufwand hinter der bestehenden Baumreihe hergestellt werden könnte. Somit könnte für Fahrradfahrer eine eigenständige "Fahrradstraße" weitab vom motorisierten Verkehr bereitgestellt werden.</p> <p>Hinsichtlich der tatsächlichen Nutzung der Bismarckstraße durch Radfahrer in stadtauswärtiger Richtung wird auf die derzeit noch fehlende Verkehrsuntersuchung hingewiesen. Seitens T wird zwingend auf die Verkehrsuntersuchungen sowie Leistungsfähigkeitsprüfungen der bestehenden sowie umzubauenden Lichtsignalanlagen verwiesen. Im Rahmen der Verkehrsraumneugestaltung sind neben den z.T. erheblichen baulichen Anpassungen sowie Änderungen an den Lichtsignalanlagen, auch erhebliche Aufwendungen für die Anpassungen / Änderungen der Straßenbeleuchtung erforderlich.</p> <p>Anhänge: -</p>
Nachträge:	<p>-</p>
manuelle Einträge:	<p>-</p>

Stellungnahme(n) (Stand: 14.11.2023)

Sie betrachten: 1/22 Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 13/62, 2/69, 4/72, 9/75 TB 1 und 14/87)

Verfahrensschritt: Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB

Zeitraum: 07.03.2022 - 04.04.2022

Behörde:	Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Bayreuth e.V.
Frist:	04.04.2022

Stellungnahme:

Erstellt von: Rolf Wahner, am: 04.04.2022 , Aktenzeichen: VCD Bismarck-ErlangerStr.

Der Entwurf für die Umgestaltung der beiden Straßenzüge ist grundsätzlich sehr gelungen. Die Umsetzung ermöglicht es erstmals seit vielen Jahrzehnten mit dem Fahrrad von der Innenstadt legal, sicher und auf direktem Weg in das Viertel rund um die Rupprechtstraße zu gelangen.

Dennoch nachfolgend eine Reihe von Verbesserungsvorschlägen:

Der Beginn der Rathenastr. von der Bismarckstr. aus birgt aus unserer Sicht die größte Gefahrenquelle.

Der große Abbiegeradius, sowie die alten Gewohnheiten führen zu großen Abbiegegeschwindigkeiten, die bei Realisierung nach dieser Planung wie bisher auch > 50km/h liegen werden. Der hinter der Bushaltestelle versetzte Radweg, der Querungswinkel über die Rechtsabbiegerfahrspur, sowie die alten Gewohnheiten führen zu einer nicht eindeutigen Vorfahrt und einer gefährlichen Kreuzungssituation.

Wir schlagen hier ein Anheben des Radweges- und Übergangs vor, wie dies in den Einfahrten der Humboldtstr., Albert-Preu-Str. und Wolfsgasse zur Bismarckstr. vorgesehen ist. Auch die Führung der FußgängerInnen hier, stadteinwärts im südlichen Bereich ist nicht befriedigend. Wir schlagen hier eine parallele Führung mit dem Radverkehr vor, ggf. unter Auflassung der Linksabbiegespur am Ende der Rathenastr. auf das Privatgelände.

Auch an der Einfahrt der Löhestr. schlagen wir das Hochsetzen des Radwegs und Fußgängerwegs auf Bordsteinniveau vor.

Nicht zufriedenstellend ist in der Erlanger Str. vor der Carl-Burger-Str. das Führen des Radverkehrs zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegerspur. Die Erfahrungen an vergleichbaren Straßen in Bayreuth, z.B. an der Bahnhofstr. sind eher negativ. Der Radfahrstreifen zwischen zwei Fahrspuren zeigt eine recht geringe Akzeptanz der Radfahrenden. Viele plagen Angstgefühle wegen zeitweisem Eingequetschtsein zwischen schweren und schnellen Fahrzeugen und zu geringer Überholabstände. Auch an der Erlanger Str. würde ein Vermeiden der Strecke oder ein häufiges Ausweichen auf den Fußweg die Folge sein.

Daher bitten wir um eine Lösung mit hochgesetztem Bordsteinradweg, entlang des Fußweges. Wegen dem besseren Sicherheitsgefühl der Radfahrenden und einer besseren Stetigkeit der Führung könnte dies an der gesamten Erlanger Str. die besser angenommene Lösung sein.

Am Wittelsbacher Ring Einfahrt Bismarckstr. könnte die westlich gelegene Gewegnase mit sehr kleinem Radius ausgeführt werden. Der Gewegübergang entlang des Wittelsbacher Ring und die Haltelinien am Ende der Bismarckstr. könnten mehrere Meter in die Kreuzung verschoben werden.

Vorteile:

- geringere Startgeschwindigkeiten aus der Bismarckstr. am Beginn Grünphase der Kfz bzw. zum Ende des Vorlaufgrüns oder der Grünphase von FußgängerInnen und Radfahrenden
- mehr Aufstellfläche vor LSA Bismarckstr.
- kürzere Räumzeiten der Kreuzung

Eine Aufstellfläche zur Führung des Radverkehrs aus der Rathenastr. in die Bismarckstr. stadtauswärts wäre wünschenswert.

Entlang der Bismarckstr. zwischen Einmündung Erlanger Str. und Siebener Platz wünschen wir uns mehr Grünraum mit Bäumen im Bereich des Parkstreifens. Auch vor der Bismarckstr. 34 können wir uns bei kleinerer Verschiebung der Fahrspur zwei Bäume vorstellen.

Anhänge: -

Nachträge:	-
manuelle Einträge:	-



WWA Hof - Jahnstraße 4 - 95030 Hof

Stadt Bayreuth
- Stadtplanungsamt -
Luitpoldplatz 13
95444 Bayreuth

Ihre Nachricht

Unser Zeichen
1-4622-BT-3254/2022

Bearbeitung +49 (9281) 891-231
Boris Roth
poststelle@wwa-ho.bayern.de

Datum
04.04.2022

1/22 Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 13/62, 2/69, 4/72, 9/75 TB 1 und 14/87)

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu o.g. Verfahren nehmen wir wie folgt aus wasserwirtschaftlicher Sicht Stellung:

1. Altlasten

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind uns derzeit keine aktuellen Altlasten, schädliche Bodenveränderungen oder Altlastenverdachtsflächen bekannt.

Auf den Flurnummern 916 und 3306/4 (vermutl. vormals 1619/10) befinden sich ehemalige Altlast(-verdachts)-flächen mit den ABuDIS Nrn. 46200503 (chem. Reinigung Wild) und 46200536 (MGS Autohaus).

Die Flächen wurden nach Untersuchung bzw. Sanierung vom Umweltamt der Stadt aus dem Kataster entlassen, verblieben aber mit dem Vermerk „Sonstige Auflagen“ in ABuDIS.



Da uns keine diesbezüglichen Entlassungsbescheide vorliegen, empfehlen wir bei Eingriffen in diesem Bereich vorab einen Abgleich mit den Unterlagen des Umweltamtes der Stadt Bayreuth.

2. Wasserversorgung, Grundwasser- und Bodenschutz

Das Planungsgebiet liegt z.T. in der weiteren Schutzzone des Wasserschutzgebietes für die Wasserversorgungsanlage „Pumpwerk Eichelacker“ der Stadtwerke Bayreuth. Eine Ausnahmegenehmigung nach der Regierungsbezirksverordnung vom 17.10.1969 ist für die straßenbaulichen Maßnahmen nicht erforderlich.

3. Oberflächengewässer und Hochwasser

Das Gebiet liegt außerhalb des vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebietes der Mistel, sowie nicht im Einflussbereich eines HQ_{extrem} der Mistel. Die Hochwassergefahr im Falle eines Starkregenereignisses bleibt weitestgehend unverändert. Es wird darauf hingewiesen, dass es bei Starkregenereignissen zu Beeinträchtigungen durch oberflächlich abfließendes Niederschlagswasser kommen kann.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Boris Roth

Abteilungsleiter für

Stadt und Landkreis Bayreuth