

Gegenstand: Bebauungsplanverfahren Nr. 1/22 „Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße“  
hier: Sicherheitsaudit; Auditbericht Voruntersuchung / Auditphase 1 vom 04.11.2022, Dipl.-Ing. Peter Wolf  
– Stellungnahme und Behandlung; Abwägungsergebnis gemäß Beschluss Stadtrat am 25.10.2023

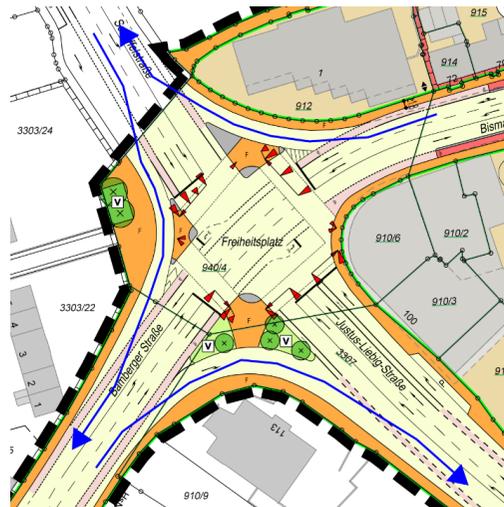
Nr.	Beschreibung	Stellungnahme und Behandlung
<b>Allgemein</b>		
1	<p><b>Planungsdetaillierung</b></p> <p>Der Lageplan zur Bebauungsplanung im Maßstab 1:1.000 enthält nur Darstellungen zur Geometrie der geplanten Verkehrsanlagen, zur funktionalen Zuordnung der geplanten Flächen und zu wesentlichen Querschnittsbreiten. Es fehlen Trassierungsparameter in der Lage, in der Höhe und im Querschnitt. Der Abgleich der geplanten Verkehrsanlagen hinsichtlich konkreter Entwurfsdetails ist deshalb kein Bestandteil des vorliegenden Audits.</p>	<p><b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b></p>
<b>Querschnittsgestaltung</b>		
2	<p><b>Breite der durchgehenden Fahrstreifen</b></p> <p><i>Bismarckstraße und Erlanger Straße / gesamte Planung</i></p> <p>Die Regelbreite des durchgehenden Fahrstreifens außerhalb von Knotenpunkten beträgt in der Planung 3,75 m. Nach RASSt 06, Tabelle 8 sind Fahrbahnbreiten von mindestens 3,25 m bei Linienbusverkehr erforderlich.</p> <p>Es ist zu prüfen, ob die Regelfahrstreifenbreite auf 3,50 m reduziert werden kann. In Engstellen kann auf das Mindestmaß von 3,25 m abgestellt werden. Die daraus verfügbaren Mehrbreiten können dann vorrangig zur Einhaltung der Regelbreiten der Radwege genutzt werden.</p>	<p><b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p><b>Keine Planänderung erforderlich.</b></p> <p><b><u>Begründung:</u></b></p> <p><b>Gemäß RASSt 06, Tabelle 8 sind Fahrbahnbreiten von 3,75 m bei landwirtschaftlichem Verkehr, zivilen Schwer- und Großraumtransporten erforderlich. Da es sich um Bundesstraßenabschnitte handelt, dürfen keine diesbezüglichen Einschränkungen mit der Planung verbunden sein. Es finden zudem im betreffenden Verkehrsraum regelmäßig Schwer- / Großraumtransporte statt. D. h. eine Reduzierung der geplanten Regelfahrbahnbreite von 3,75 m ist nicht möglich.</b></p>

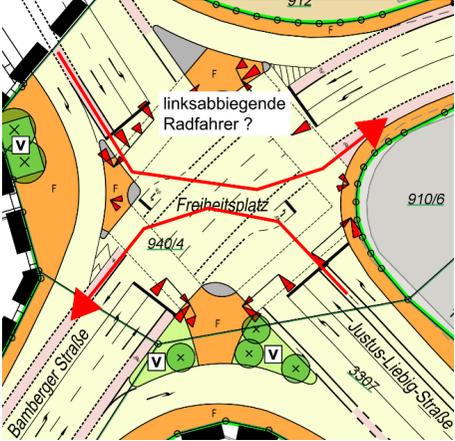
Nr.	Beschreibung	Stellungnahme und Behandlung
3	<p><b>Breite von Radwegen</b>  <i>Bismarckstraße und Erlanger Straße / gesamte Planung</i></p> <p>Die Planung sieht Radwegbreiten von 1,60 m bis 2,00 m vor. Gemäß ERA, Kapitel 3.4 beträgt die Regelbreite 2,00 m, bzw. bei geringem Radverkehr 1,60 m. Gemäß Nr. 11 ist zu prüfen, ob bei hohen Radverkehrsstärken und einer Unterschreitung der Regelbreite von 2,00 m die Sicherheitsbelange der Radfahrer noch angemessen berücksichtigt werden. Bei hohen Radverkehrsbelastungen sind Überholvorgänge im Radverkehr relevant und zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die Kombination von Mindestbreiten zu vermeiden ist. Folgende Maßnahmen sollten dabei planerisch geprüft und abgewogen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduzierung der Breite von Grünstreifen zwischen Gehweg und Radweg</li> <li>- Reduzierung der Fahrstreifenbreite auf 3,25 m oder 3,50 m</li> <li>- Führung der Radfahrer auf einem Radfahrstreifen (in Engstellen und nur in Fahrtrichtung der Einbahnstraße)</li> </ul>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Einzelne Planänderungen wurden vorgenommen.</p> <p><b>Begründung:</b>  <b>Bismarckstraße:</b> Die Breite der Grünstreifen entspricht dem Bestandszustand, d. h. eine Reduzierung würde faktisch eine Reduzierung der Grünflächen gegenüber dem Bestand und (mutmaßlich) einen Eingriff in den Wurzelbereich der Bestandsbäume bedeuten. Punktuell wären ggf. Anpassungen möglich, jedoch nicht in größeren Abschnitten. Insbesondere für den Radweg entgegen der Einbahnstraßenführung wird keine größere Dimensionierung (mit Überholmöglichkeiten) aus Verkehrssicherheitsgründen vorgesehen  → Einheitliche Breitenfestlegung auf das Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke) von 1,6 m (Verminderung / Verhinderung Überholmöglichkeit und Geschwindigkeitsregulierung). Stadteinwärts ist eine durchgehende Führung auf einem baulichen Radweg (1,6-1,8m Breite zzgl. 0,50m Sicherheitstrennstreifen) als vorteilhafter zu bewerten als ein Radfahrstreifen, z. B. bezüglich Führungskontinuität und dem Aspekt der „gefühlten Sicherheit“. Es handelt sich um eine Nebenroute, welche auch eine Entlastungsoption zur Hauptroute an der Mistel darstellt.  Die teilweise reduzierte Wegbreite des stadtauswärts führenden Radweges wird dem Radweg in stadteinwärtiger Fahrtrichtung zugeschlagen, der dann weitestgehend bzw. annähernd in der Regelbreite von 2,0m ausgebaut werden kann (überwiegend mögliche Ausbaubreite: 1,8 bis 1,9 m).  <b>Erlanger Straße:</b> Es ist eine durchgängige Breite des baulichen Radweges von 2,0 m vorgesehen. (außer im Haltestellenbereich Stadtfriedhof). Im Streckenabschnitt mit Radfahrstreifen werden ebenfalls die Regelbreiten (1,85m) eingehalten.  Eine Reduzierung der Fahrstreifenbreite ist nicht möglich (vgl. Nr. 2)</p>

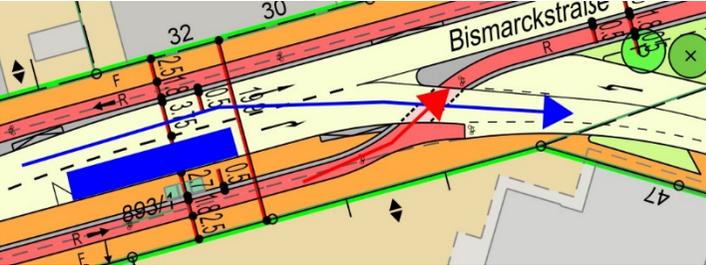
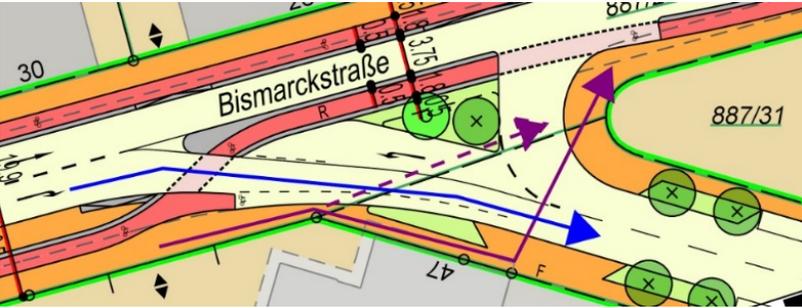




Nr.	Beschreibung	Stellungnahme und Behandlung
<b>Knotenpunkte</b>		
7	<p><b>Prüfung und Nachweis der Schleppkurven</b></p> <p>Für alle Ab- und Einbiegefahrbeziehungen an allen Knotenpunkten und relevanten Zufahrten sind die Schleppkurven für die jeweils maßgebenden Fahrzeuge zu prüfen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Einzelne Planänderungen wurden vorgenommen.</p> <p><b>Begründung:</b></p> <p>Für die relevanten Fahrbeziehungen wurde im Bebauungsplanentwurf die Befahrbarkeit für die maßgeblichen Bemessungsfahrzeuge durch entsprechende Fahrsimulationen (dynamische Schleppkurvenanalyse) geprüft und ggf. erforderliche Anpassungen vorgenommen.</p>
8	<p><b>Freier Rechtsabbieger mit Dreiecksinsel</b></p> <p><i>Knotenpunkt Freiheitsplatz</i></p> <p>Drei von vier Rechtsabbiegern werden am Knotenpunkt Freiheitsplatz außerhalb der Signalisierung hinter Dreiecksinseln geführt (blaue Darstellung in der Skizze). Das erlaubt hohe Abbiegegeschwindigkeiten und führt zu Sicherheitsrisiken für die ungeschützt querenden Fußgänger. Gemäß EFA, Kapitel 3.3.5.2 soll eine solche ungeschützte Führung der Fußgänger nicht erfolgen.</p> <p>Weiterhin entstehen Konfliktpunkte mit den bevorrechtigten geradeausfahrenden Radfahrern.</p> <p>Es ist zu prüfen, ob die Dreiecksinseln entfallen können und die Rechtsabbieger in die Signalisierung mit einbezogen werden können.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Einzelne Planänderungen wurden vorgenommen.</p> <p><b>Begründung:</b></p> <p>Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde geprüft, ob die beiden nördlichen Dreiecksinseln entfallen können. Die Simulation hat gezeigt, dass auch ohne diese Dreiecksinseln ein leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist. Dementsprechend wurde eine Umplanung des Knotenpunktes vorgenommen. Die südliche Dreiecksinsel wird jedoch beibehalten – aufgrund bestehender Bäume und der ungünstigen Knotengeometrie (spitzer Winkel der Fahrbeziehung), wodurch sehr lange Fußgängerfurten mit entsprechenden Räumzeiten entstehen würden. Für diese Fußgängerquerung ist im Bebauungsplanentwurf die Empfehlung zur Einrichtung eines Fußgängerüberweges enthalten (Darstellung eines Zebrastreifens), um auch hier eine Bevorrechtigung für den Fußgängerverkehr und Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten zu erzielen.</p>

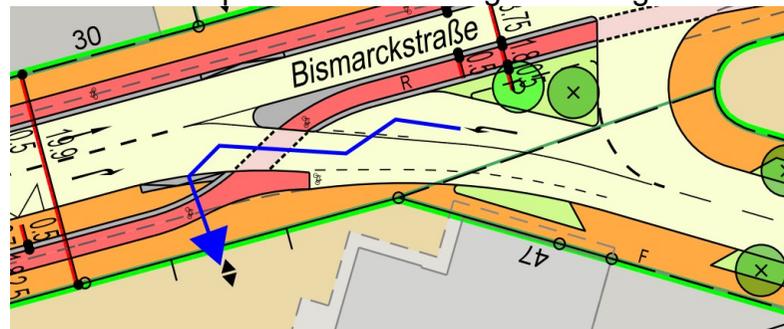


Nr.	Beschreibung	Stellungnahme und Behandlung
9	<p><b>Führung linksabbiegender Radfahrer</b>  <i>Knotenpunkt Freiheitsplatz – Scheffelstraße/Justus-Liebig-Straße</i></p> <p>Aus der Planung wird nicht ersichtlich, wie die linksabbiegenden Radfahrer in der Scheffelstraße und der Justus-Liebig-Straße am Knotenpunkt geführt werden sollen.</p> <p>Die möglichen Führungsformen sind in der ERA, Kapitel 6.3.4.2, Bilder 105 – 107 und Tabelle 47 dargestellt.</p> <p>Die Planung ist dahingehend zu konkretisieren.</p> 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.  Eine Planänderung wurde vorgenommen.</p> <p><b>Begründung:</b>  In der überarbeitenden Knotenpunktplanung wurden für alle Linksabbiegebeziehungen des Radverkehrs indirekte Führungen berücksichtigt und werden im Bebauungsplanentwurf dargestellt. Hierdurch wird am Knoten eine einheitliche Führung für linksabbiegende Radfahrende gewährleistet.</p>
10	<p><b>Knotenpunktgeometrie und Fahrbeziehungen</b>  <i>Bismarckstraße, Knotenpunkt mit der Rathenaustraße</i></p> <p>Der Bebauungsplan sieht eine weitgehende Beibehaltung der Geometrie des Knotenpunktes und der Fahrstreifen/Fahrbeziehungen vor. Die Planung weist aus Sicht der Verkehrssicherheit folgende Risiken und Konfliktpunkte auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bei einem haltenden Bus an der unmittelbar vorgelagerten Haltestelle können rechtsabbiegende Fahrzeuge (in die Rathenaustraße) den bevorrechtigten Radfahrer erst sehr spät erkennen.</li> </ul>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.  Eine Planänderung wurde vorgenommen.</p> <p><b>Begründung:</b>  Die aufgezeigte Planvariante wurde weiter ausgearbeitet und geprüft. In diesem Zusammenhang hat auch eine Erörterung beim anliegenden Gewerbeunternehmen stattgefunden.  Die Planung wurde entsprechend im aktuellen Bebauungsplanentwurf übernommen.</p>

Nr.	Beschreibung	Stellungnahme und Behandlung
	 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Für Fußgänger ist die Führung mit kurzem Einschwenken in die Rathenaustraße und Querung zurück in die Bismarckstraße (violette Route gemäß Skizze) umwegig und gleichzeitig sind die Sichtverhältnisse bei der Straßenquerung eingeschränkt auf den bevorrechtigten Abbiegeverkehr. Es ist davon auszugehen, dass Fußgänger auch die direkte Route (gestrichelte Führung) nutzen und dabei deutliche längere Querungswege im Konfliktbereich der Fahrbahn entstehen.</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Rahmen der Ortsbesichtigung wurde ein Geschwindigkeitsniveau für in die Rathenaustraße abbiegende Fahrzeuge beobachtet, dass gegenüber der Hauptrichtung nur wenig reduziert war. Die Konflikte mit querenden Fußgängern und Radfahrern werden dadurch noch verschärft.</li> <li>▪ Zur Erschließung (Zufahrt) von Gewerbeflächen auf dem Flurstück 891 (ebu Umformtechnik) wird in der Rathen-</li> </ul>	

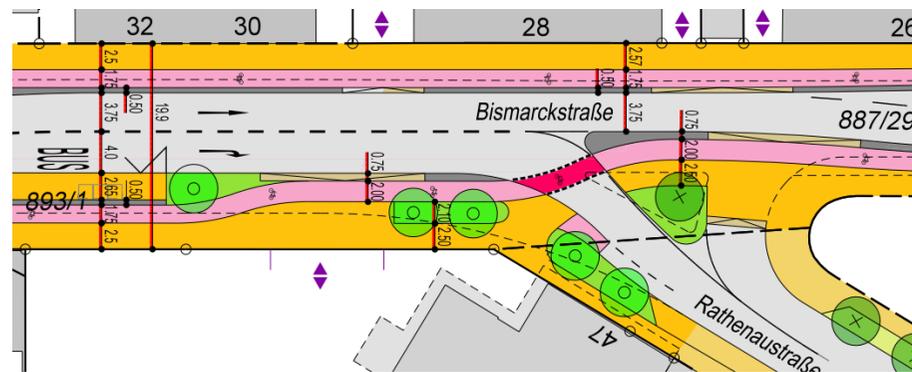
Nr.	Beschreibung	Stellungnahme und Behandlung
-----	--------------	------------------------------

austraße ein separater Linksabbiegestreifen gemäß



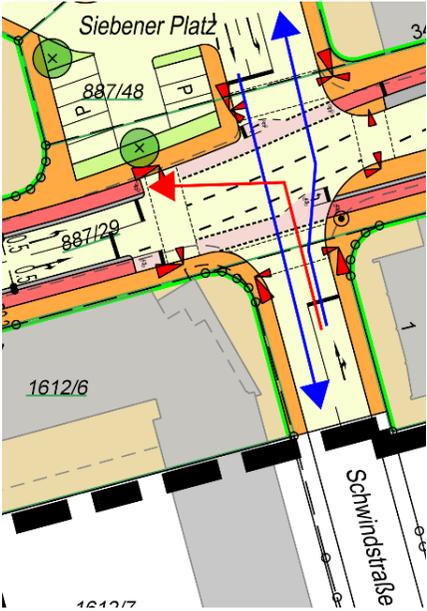
Skizze angelegt. Diese Lösung ist sinngemäß bereits im Bestand vorhanden. Für den Einbiegevorgang in die Zufahrt muss der entgegengesetzt befahrene Rechtsabbiegestreifen befahren werden. Die Lösung widerspricht den Grundsätzen der Erkennbarkeit und Begreifbarkeit. Risiken und Verkehrsgefährdungen entstehen mit dem entgegenkommenden Radfahrer und Rechtsabbieger. Bei haltenden Bussen wird die Situation durch Sichteinschränkungen zusätzlich kritisch.

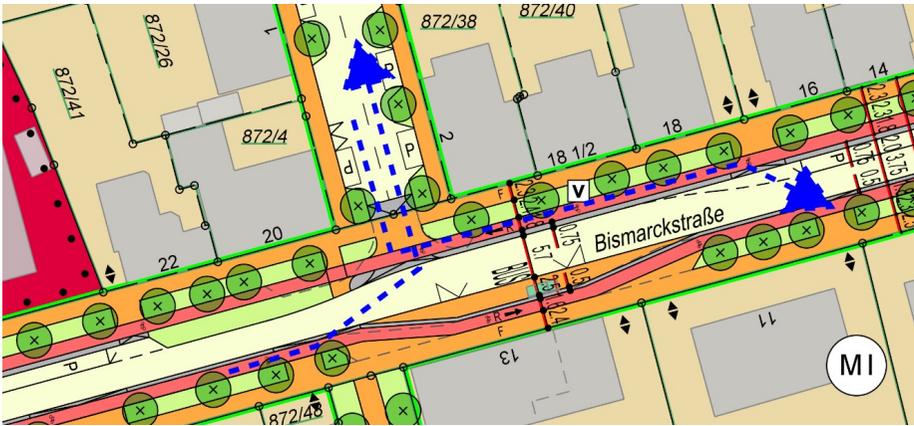
Die zu auditierenden Unterlagen enthalten eine Planungsvariante zu diesem Bereich:

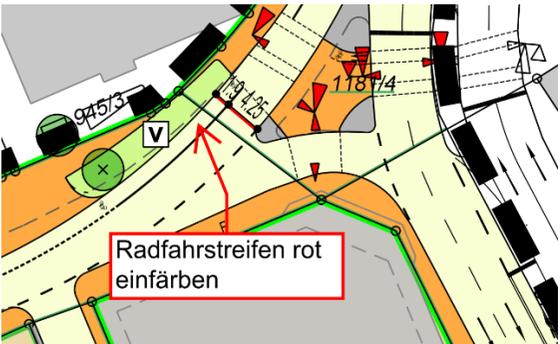
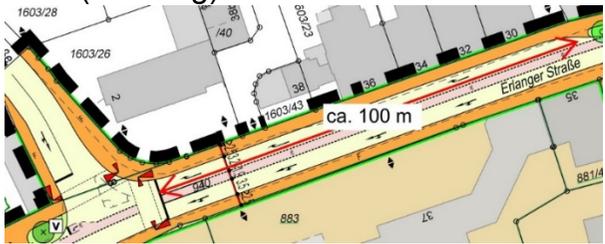


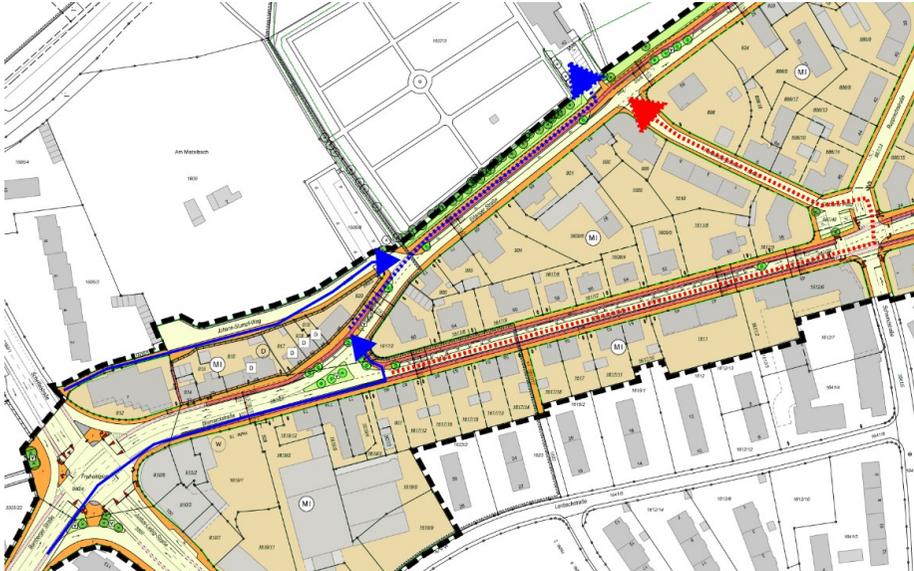
Die Anbindung der Rathenaustraße wird in der Geometrie weiter abgekröpft und kompakter gestaltet. Damit werden die Abbiegegeschwindigkeiten gesenkt. Geh- und Radwege werden

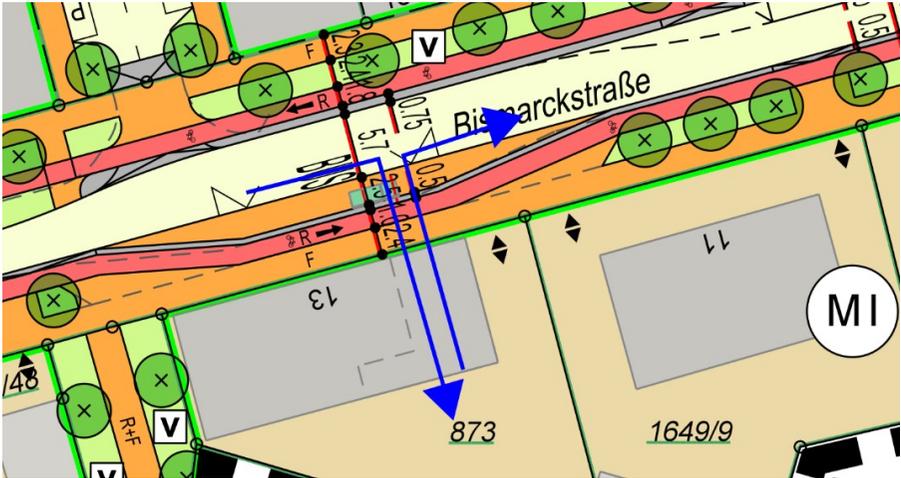
Nr.	Beschreibung	Stellungnahme und Behandlung
	<p>direkter über die Rathenaustraße geführt und die Zufahrt zum Gewerbestandort (ebu) entfällt.</p> <p>Der Abstand zwischen der Bushaltestelle und der Radfahrerfurt über die Rathenaustraße wird vergrößert und sorgt für bessere Sichtfelder bei haltenden Bussen.</p> <p>Der Rechtsabbieger aus der Rathenaustraße in die Bismarckstraße (geringer Anliegerverkehr) wird über eine Aufpflasterung über den bevorrechtigten Geh- und Radweg geführt.</p> <p><b>Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist die Planungsvariante eindeutig vorzugswürdig.</b></p>	
<b>Radverkehr</b>		
11	<p><b>Angaben zu Radverkehrsstärken</b></p> <p>Bei der Dimensionierung von Radverkehrsanlagen differenziert die ERA nach „geringem Radverkehr“ und „hohen Radverkehrsstärken“.</p> <p>Entsprechende Angaben zu Radverkehrsstärken fehlen in der Planung. Nach den örtlichen Beobachtungen und der Führung der Haupt- und Nebenrouten im Radverkehrsnetz von Bayreuth kann zumindest für die Bismarckstraße voraussichtlich nicht von einem geringen Radverkehrsaufkommen ausgegangen werden.</p> <p>Die Planung sollte dahingehend konkretisiert werden. Angaben zur Radverkehrsbelastungen (Prognosehorizont 2035) sind eine wesentliche Planungsgrundlage.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich.</p> <p><b><u>Begründung:</u></b> Gemäß Radverkehrskonzept handelt es sich im Bereich der Bismarckstraße um eine Nebenroute des Radverkehrsnetzes. Die Erlanger Straße ist nicht Bestandteil des klassifizierten Routennetzes für den Radverkehr. Die Hauptroute verläuft gemäß den Radverkehrskonzepten (inkl. Pendlerstrecken) im Planungsbereich nahezu parallel zu den Straßenzügen entlang des Grünzuges an der Mistel. Dementsprechend sind gemäß den RIN (Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung) und der ERA die Radverkehrsanlagen an der Erlanger Straße unter die Kategorie IR V „innergemeindliche Radverkehrsanbindung“ (geringer Nutzungsanspruch bis 100 Fahrräder pro Stunde) und an der Bismarckstraße in die Kategorie IR IV „innergemeindliche Radverkehrsverbindung“ (mittlerer Nutzungsanspruch ca. 100-300 Fahrräder pro Stunde) einzustufen. Die Dimensionierung der Radverkehrsanlagen entsprechend der prognostizierten Radverkehrsstärken ist in der vorliegenden Planung unter der notwendigen Einbeziehung der örtlichen Gegebenheiten (eingeschränkt zur Verfügung stehender Verkehrsraum) anforderungsgerecht berücksichtigt.</p>

Nr.	Beschreibung	Stellungnahme und Behandlung
12	<p><b>Führung linkseinbiegender Radfahrer entgegen der Einbahnrichtung</b>  <i>Bismarckstraße, Knotenpunkt mit der Schwindstraße / Siebener Platz</i></p> <p>Radfahrer in der Knotenzufahrt Schwindstraße in westliche Richtung biegen in die Bismarckstraße links ein und befahren den Radweg entgegen der Einbahnrichtung. Abweichend von der Fahrbahnmarkierung (Gerade- aus/Rechts) sollte dem Radverkehr diese Abbiegebeziehung durch eine geeignete Zusatzmarkierung / Zusatzbeschilderung angezeigt werden.</p> <p>Für die Geometrie der Kreuzungsfläche ist zu prüfen, ob sich der Radfahrer auf dem Knotenpunkt sicher aufstellen kann und dem Gegenverkehr Vorrang gewährt, während er gleichzeitig von nachfolgenden Kfz rechts überholt wird.</p> 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.  Keine Planänderung erforderlich.</p> <p><b>Begründung:</b>  Das direkte Linksabbiegen aus der Schwindstraße entgegen der zugelassenen Fahrtrichtung in die Bismarckstraße stadtauswärts ist grundsätzlich für keine Fahrzeuge zulässig und soll bzw. kann aus Verkehrssicherheitsgründen auch nicht exklusiv für den Radverkehr ermöglicht werden. Diesbezüglich liegt eine eindeutige Empfehlung aus der Verkehrsuntersuchung vor, da keine ausreichend gesicherte Aufstellfläche für direktes Linksabbiegen verfügbar ist bzw. geschaffen werden kann. Grundsätzlich immer möglich ist ein indirektes Linksabbiegen hinter der Kreuzung gemäß § 9 Abs. 2 StVO (entsprechend ERA Kap. 4.4.4). Weiterhin gibt es eine attraktive alternative Radverkehrsführung für diese Fahrbeziehung durch die nur rd. 100m parallel zur Bismarckstraße geführte Lenbachstraße innerhalb einer Tempo-30-Zone sowie den gesonderten Geh- und Radweganschluss an die Bismarckstr. in Verlängerung der Cranachstr. (Flurstücke 1617/17 und 1620, jeweils Gemarkung Bayreuth).</p>
13	<p><b>Führung linkseinbiegender Radfahrer entgegen der Einbahnrichtung</b>  <i>Bismarckstraße, Knotenpunkt mit der Oswald-Merz-Straße</i></p> <p>Der vorgenannte Punkt (Nr. 12) gilt sinngemäß auch für den Knotenpunkt Bismarckstraße / Oswald-Merz-Straße.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.  Keine Planänderung erforderlich.</p> <p><b>Begründung:</b>  Das direkte Linksabbiegen aus der Oswald-Merz-Straße entgegen der zugelassenen Fahrtrichtung in die Bismarckstraße stadtauswärts ist grundsätzlich für keine Fahrzeuge zulässig und soll bzw. kann aus Verkehrssicherheitsgründen auch nicht exklusiv für den Radverkehr ermöglicht werden. Es ist insbesondere keine ausreichend gesicherte Aufstellfläche für direktes Linksabbiegen verfügbar und könnte auch nicht ge-</p>

Nr.	Beschreibung	Stellungnahme und Behandlung
		<p>schaffen werden. Grundsätzlich immer möglich ist ein indirektes Linksabbiegen hinter der Kreuzung gemäß § 9 Abs. 2 StVO (entsprechend ERA Kap. 4.4.4). Weiterhin gibt es eine attraktive alternative Radverkehrsführung für diese Fahrbeziehung durch die nur rd. 90m entfernte Anbindung der Rathenaustraße an die Bismarckstraße (ohne Wartezeiten an der Lichtsignalanlage).</p>
14	<p><b>Radverkehrsführung am Knotenpunkt</b>  <i>Bismarckstraße, Knotenpunkt mit der Humboldtstraße</i></p> <p>Das Ein- und Abbiegen zwischen dem stadtwärtigen Radweg der Bismarckstraße und der Humboldtstraße sind aufgrund der Lage der Bushaltestelle (Hochbord / Busbord) nicht in der Planung vorgesehen. Der Radverkehr wird in der Praxis diese Fahrbeziehungen regelwidrig ersetzen (blau gestrichelte Routen gemäß Skizze) und beispielsweise Einrichtungsradwege entgegen der Fahrtrichtung befahren. Unter Verweis auf Nr. 18 (ggf. Verschiebung Bushaltestelle in östliche Richtung) sollte die Anlage einer Querungsstelle (Bordabsenkung) für den stadtwärtigen Radweg der Bismarckstraße direkt auf Höhe der Einmündung Humboldtstraße erfolgen.</p> 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wurde vorgenommen.</p> <p><b>Begründung:</b>  Der Bereich der Bushaltestelle und die Querungssituation des Fuß- und Radverkehrs vor der Haltestelle wurde umgeplant, d. h. kompakter und übersichtlicher gestaltet, so dass ein möglichst direktes Queren ermöglicht wird. Da in diesem Bereich auch eine Querungsstelle aufgrund des südlich angrenzenden Geh- und Radweges von/zur Behringstraße erforderlich ist, werden die Querungen gebündelt geführt. Eine möglichst komfortable Querungssituation für diese Wegebeziehungen ist westlich der Einmündung Humboldtstraße und der Bushaltestelle berücksichtigt.</p>

Nr.	Beschreibung	Stellungnahme und Behandlung
15	<p><b>Begreifbarkeit der Radverkehrsführung</b>  <i>Erlanger Straße, unmittelbar hinter dem Knotenpunkt mit dem Wittelsbacherring</i></p>  <p>Der Radverkehr aus dem Innenstadtbereich wird hier überwiegend von der Jahnstraße und Maximilianstraße über die signalisierte Querungsfurt (Wittelsbacherring) in die Erlanger Straße geführt. Unmittelbar nach der signalisierten Querungsfurt soll der Radverkehr sich im Straßenquerschnitt in den beginnenden Radfahrstreifen einordnen. Im aktuellen Bestand wird der Radverkehr im Gehwegbereich geführt.</p> <p>Um die Führung für Radfahrer eindeutig zu zeigen, soll der Radfahrstreifen hier rot eingefärbt werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.  Eine Planänderung wurde vorgenommen.  <u>Begründung:</u>  Der Anregung wurde entsprochen und die Darstellung im Bebauungsplanentwurf angepasst. Darüber hinaus ist vorgesehen, den Radfahrstreifen im Zulauf zum Knotenpunkt durch eine geänderte Bordführung abzusichern.</p>
16	<p><b>Radverkehrsführung in der Knotenpunktzufahrt</b>  <i>Erlanger Straße, Zufahrt zum Knotenpunkt mit der Carl-Burger-Straße</i></p>  <p>Der Radfahrstreifen wird in der Knotenpunktzufahrt auf einer Länge von ca. 100 m zwischen zwei Fahrstreifen des MIV geführt. Diese lange Strecke kann insbesondere bei hohen Verkehrsstärken und unsicheren Radfahrern zu Konflikten bzw. zum Ausweichen in den Seitenraum (Gehweg) führen.</p> <p>Es ist zu prüfen, ob eine reduzierte Länge des Rechtsabbiegestreifens verkehrlich vertretbar ist.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.  Eine Planänderung wurde vorgenommen.  <u>Begründung:</u>  Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung kann der Rechtsabbiegestreifen etwa um die Hälfte reduziert werden, was in der vorliegenden Planfortschreibung entsprechend berücksichtigt wurde.</p>

Nr.	Beschreibung	Stellungnahme und Behandlung
17	<p><b>Erreichbarkeit Stadtfriedhof aus östlicher Richtung für den Radverkehr</b>  <i>Erlanger Straße, Freiheitsplatz bis Zentralzugang Stadtfriedhof</i></p> <p>Die Zufahrt für Radfahrer mit dem Stadtfriedhof als Ziel erfolgt aus östlicher Richtung über den Freiheitsplatz (zwei blaue Routen gemäß Skizze).</p> <p>Nach der Planung muss die rot gestrichelte Fahrtroute über die Bismarckstraße / Siebener Platz / Hardenbergstraße gewählt werden. Das ist in der Praxis eine zu umwegige Führung. Radfahrer werden überwiegend dem Verlauf der blau gestrichelten Route folgen. Dafür ist jedoch im betreffenden Bereich der Erlanger Straße ein Zweirichtungsradweg anzulegen.</p> <p>Es ist zu prüfen, ob die aufgezeigte Fahrbeziehung tatsächlich relevant ist und ob eine direkte Verbindung für den Radverkehr angeboten werden kann.</p> 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.  Keine Planänderung erforderlich.</p> <p><b>Begründung:</b>  Über die Hauptroute entlang der Mistel ist eine sehr gute Erreichbarkeit des Stadtfriedhofes über den direkten nördlichen Zugang gewährleistet, d. h. es besteht bereits eine sichere, komfortable und zügige Radverkehrsanbindung für die beschriebene Fahrbeziehung. Dementsprechend ist die aufgezeigte Fahrbeziehung als weniger relevant anzusehen und aus Verkehrssicherheitsgründen wird davon abgesehen, in Teilabschnitten der Erlanger Straße eine gegenläufige Radverkehrsführung vorzusehen.</p>

Nr.	Beschreibung	Stellungnahme und Behandlung
<b>ÖPNV / Haltestellen</b>		
18	<p><b>Konflikt Bushaltestelle mit Grundstückszufahrt</b>  <i>Bismarckstraße, Haltestelle Humboldtstraße, Haus-Nr. 13</i></p> <p>Die Grundstückszufahrt zum Haus-Nr. 13 (Flurstück 873) erfolgt entgegen der Plandarstellung unter dem Gebäude mit einer Durchfahrt. Es gibt deshalb einen Konflikt mit der Lage des geplanten Unterstandes der Haltestelle und dem Hochbord / Busbord im Bereich der Haltestelle.</p> <p>Die Lage der Bushaltestelle sollte vorzugsweise östlich verschoben werden (vgl. Nr. 14).</p> 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.  Eine Planänderung wurde vorgenommen.  <u>Begründung:</u>  Die Grundstückszufahrt wurde berücksichtigt sowie die Lage und Ausgestaltung der Bushaltestelle diesbezüglich optimiert. Zum Schutz der Bestandsbäume sowie aufgrund der weiteren Grundstückszufahrten im Straßenverlauf ist nur eine leichte Verschiebung nach Westen möglich und wurde entsprechend im Bebauungsplanentwurf berücksichtigt.</p>
19	<p><b>Konflikt Bushaltestelle / Zufahrt zum Stadtfriedhof</b>  <i>Erlanger Straße, Bushaltestelle Stadtfriedhof</i></p> <p>Die Bushaltestelle am Fahrbahnrand liegt unmittelbar vor der zentralen Zufahrt/Parkplatz des Stadtfriedhofs. Die Fahrbahn ist im Haltestellenbereich auf 5,75 m aufgeweitet, so dass haltende Busse überholt werden können.</p> <p>Wenn ein Bus hält, entstehen folgende Sichteinschränkungen und damit verbundene Verkehrsgefährdungen:</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.  Eine Planänderung wurde vorgenommen.  <u>Begründung:</u>  Entsprechend Ergebnis und Empfehlung der Verkehrsuntersuchung und –simulation (sowie nebenstehender Prüfbilddes Verkehrssicherheitsaudits) wurde im aktuellen Bebauungsplanentwurf bei der Haltestelle „Stadtfriedhof“ berücksichtigt, dass der Fahrverkehr hinter ggf. haltenden Bussen wartet. Damit kann ein anforderungsgerechter Verkehrsablauf für den ÖPNV sichergestellt werden (Förderung ÖPNV).</p>

Nr.	Beschreibung	Stellungnahme und Behandlung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zum Friedhof einbiegende Fahrzeuge überholen den Bus und haben beim unmittelbar folgenden Rechtsabbiegen in die Friedhofszufahrt keine Sicht auf die bevorrechtigten Radfahrer hinter/neben dem Haltestellenbereich.</li> <li>▪ Aus der Friedhofszufahrt einbiegende Fahrzeuge auf die Erlanger Straße können zeitgleich den haltenden Bus überholende Fahrzeuge nicht erkennen.</li> </ul> <p>Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen sollte die Bushaltestelle in westliche Richtung hinter die Friedhofszufahrt verschoben werden. Alternativ kann auch geprüft werden, ob die einstreifige Fahrbahn im Haltestellenbereich nicht aufgeweitet wird und nachfolgende Fahrzeuge hinter dem Bus warten.</p> 	<p>Gleichzeitig wird mit der vorliegenden Planung ein insgesamt leistungsfähiges Verkehrssystem mit deutlichen Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet (Verkehrssicherheit vor Leichtigkeit).</p>
<b>Bepflanzung, Sichtfelder</b>		
20	<p><b>Bepflanzung und Parkstreifen als Sichthindernisse</b></p> <p>Die Planung berücksichtigt weitgehend den Erhalt der vorhandenen Bäume im Straßenraum. Zusätzlich werden Neupflanzungen vorgesehen.</p> <p>Für die weitere Detaillierung der Planung (Entwurfs- und Ausführungsplanung) sind die sicherheitsrelevanten Sichtfelder zu prüfen und die Baumstandorte und auch die Lage von Parkstreifen längs der Fahrbahn daraufhin abzustimmen. Insbesondere an unsignalisierten Querungen der Fuß- und Radwege sind ausreichend große Sichtfelder und die gegenseitige Erkennbarkeit ein wesentliches Sicherheitskriterium.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich.</p> <p><b>Begründung:</b> Die vorliegende Planung wurde bezüglich der maßgeblichen Sichtfelder (Querungsstellen, Anfahrsicht) geprüft.</p>