

## Kurzbericht

**Anlage - Nr.: PL/110/2024**

|            |                                                  |                   |
|------------|--------------------------------------------------|-------------------|
| Abteilung: | Stadtplanungsamt mit<br>Gutachtergeschäftsstelle | Datum: 25.11.2024 |
|            |                                                  | AZ: PL 6102.1/22  |

| Beratungsgremium  | Termin     | Vertraulichkeit |
|-------------------|------------|-----------------|
| Bauausschuss      | 10.12.2024 | öffentlich      |
| Stadtrat Bayreuth | 18.12.2024 | öffentlich      |

### **Bebauungsplanverfahren Nr. 1/22 "Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße;**

**hier: Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB, Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB**

### **Planerfordernis**

Ziel der Planung ist eine zukunftsfähige und anforderungsgerechte verkehrliche Gestaltung der Bismarckstraße und der Erlanger Straße. In den zur Verfügung stehenden Straßenräumen soll mit der Planung neben den bisher schon erfüllten Belangen des motorisierten Verkehrs in besonderem Maße den Belangen der Nahmobilität, sowie den Belangen des Radverkehrs, Rechnung getragen werden. Die grundlegenden Umgestaltungen der Bundesstraßenabschnitte sind erforderlich, da die beiden Straßenzüge derzeit über keine oder keine dem aktuellen technischen Regelwerk entsprechenden Radverkehrsanlagen verfügen. Besonders vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit müssen die beiden Straßen als ein gemeinsames Verkehrsnetz neu entwickelt werden.

Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttruten 2. Ordnung) und weist eine hohe Erschließungs- und Verbindungsfunktion in einem Stadtbereich mit hoher Bevölkerungsdichte auf. In den letzten Jahren wurden vorrangig die Schwachstellen an den Haupttruten aufgegriffen und verbessert. Bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße handelt es sich um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen, wobei der Schwerpunkt die Wohnnutzung darstellt. Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als Nebenroute für das städtische Gesamtnetz für die Gesamtbevölkerung (v.a. des Bayreuther Südens und Westens) anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich.

**Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Hauptverkehrs- und Bundesstraßenabschnitte Bismarckstraße und Erlanger Straße sollen durch die geplante Verkehrsraumneugestaltung ihrer zugewiesenen Verkehrsfunktion entsprechend für alle Verkehrsarten anforderungsgerecht ausgebaut und allen Verkehrsteilnehmenden eine sichere Benutzung der Verkehrsanlagen ermöglicht werden.**

Zudem war für die Radentscheid-Initiative eine der wichtigsten Maßnahmen die fahrradfreundliche Anpassung der Bismarckstraße. Grund dafür ist, dass bislang nur stadteinwärts entsprechend der vorgeschriebenen Fahrtrichtung eine Radverkehrsanlage vorhanden ist. Dies bewirkt 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 darüber hinaus teilweise – wie die stadtauswärts führende Erlanger Straße – nicht über anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen verfügen.

Um in der Bismarckstraße 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 nicht anforderungsgerecht, da sie in weiten Teilen nicht den aktuellen technischen Regelwerken entspricht (z. B. zu geringe Breiten; kein Sicherheitstrennstreifen).

Ein tödlicher Fahrradunfall im Jahr 2020 sowie ein schwerer Verkehrsunfall mit Fahrradbeteiligung im Jahr 2021, die sich beide am Knotenpunkt Bismarckstraße/Wittelsbacherring ereigneten, sind weitere Auslöser für die vorliegende Planung mit Neuverteilung des Straßenraums.

Neben der Bismarckstraße soll auch die Erlanger Straße neugestaltet und mit anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen ausgestattet werden, da die beiden Einbahnstraßen als ein zusammenhängendes Verkehrssystem zu denken sind. Besonders im Übergangsbereich Wittelsbacherring in die Erlanger Straße kommt es zu erhöhten Geschwindigkeiten, worunter die Verkehrssicherheit leidet. In diesem Bereich befindet sich u.a. mit einem Kindergarten eine besonders sensible Infrastruktur, die durch die Beruhigung des Verkehrsflusses geschützt werden kann. Des Weiteren soll die Radverkehrsführung so gestaltet werden, dass ein regelkonformes und sicheres Radfahren im Bereich der unteren Maximilianstraße über die Erlanger Straße in die Altstadt möglich ist.

In der Bismarckstraße und in der 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 zu Gute kommt (geringere Barrierewirkung der Straßenzüge, Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen, höhere Wohn- und Aufenthaltsqualität). Im Zuge der Neugestaltung des Verkehrsraums sollen die Bushaltestellen, die vom Stadtbus- und Landkreisverkehr genutzt werden, barrierefrei

gestaltet werden. So wird mit der vorliegenden Planung den Belangen der Mobilitätseingeschränkten Rechnung getragen.

## **Bestehendes Planungsrecht**

### Vorbereitende Bauleitplanung

Der aktuell wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bayreuth mit integriertem Landschaftsplan stellt auf den Flächen im Geltungsbereich überwiegend Hauptverkehrsstraßen (hier: Bundesstraßen) dar. Angrenzend befinden sich zwischen den beiden Verkehrsachsen Mischgebiete (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.

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. Die verkehrsplanerisch und städtebaulich gebotene Anpassung des Verkehrsraums im Zuge des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans berührt nicht die Grundzüge des Flächennutzungsplans, dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB wird entsprochen.

### Verbindliche Bauleitplanung:

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs umfasst in Teilen Geltungsbereiche der rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nr. 13/62, Nr. 2/69, Nr. 4/72, Nr. 9/75 TB 1 und Nr. 14/87

- ➔ 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
- ➔ Bebauungsplan Nr. 2/69 Stadtkernring Teilstück Erlanger Straße / Cosima-Wagner-Straße,  
Inkrafttreten am 28.02.1977: Festsetzung von Wohngebieten, Straßenverkehrsflächen/Gehsteige
- ➔ Bebauungsplan Nr. 4/72 Scheffel- / Hoffmann-von-Fallersleben-Straße – Festlegung der Straßentrasse  
Inkrafttreten am 08.03.1974: Festsetzung von Straßenverkehrsflächen, Gehwegen, Wohngebieten
- ➔ Bebauungsplan Nr. 9/75 Sanierungsgebiet SAN A – 1 Teilbereich 1,  
Inkrafttreten am 02.01.2011: 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

Die in kleinen Teilbereichen des aktuellen B-Plan-Geltungsbereiches bestehenden qualifizierten Bebauungspläne gelten künftig nicht fort (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 13/62, 2/69, 4/72, 9/75 TB 1 und 14/87). Der künftige Bebauungsplan Nr. 1/22 soll mit den Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung und den Verkehrsflächen die bisher verbindlichen B-Pläne ersetzen. Beim künftigen Bebauungsplan Nr. 1/22 handelt es sich um einen einfachen Bebauungsplan gem. § 30 Abs. 3 BauGB, der Festsetzungen zum Verkehrsraum trifft sowie die Art der baulichen Nutzung verbindlich regelt. Weitere Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der überbaubaren Grundstücksfläche werden nicht getroffen. Planungsrechtlich ist im B-Plan-Geltungsbereich künftig neben den Festsetzungen des B-Plans Nr. 1/22 der § 34 BauGB (Einfügungsgebot) maßgebend.

## **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 Hauptstraßennetzes in 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.

## **Verfahren**

Das Bebauungsplanverfahren wird im Regelverfahren gem. dem BauGB durchgeführt. Der Bebauungsplan soll eine optional mögliche Planfeststellung ersetzen (planfeststellungersetzender 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.

Für die Fortführung des Verfahrens wurden ein Verkehrsgutachten, ergänzende Fahrzeitanalysen sowie ein Sicherheitsaudit mit einer ergänzenden Sichtfeldprüfung erstellt. Die Erkenntnisse sind in der Planung entsprechend berücksichtigt worden.

Es wurden bisher die folgenden Verfahrensschritte durchgeführt:

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>23.02.2022</b>              | Stadtratsbeschluss:<br><br>Einleitung des Bebauungsplanverfahrens Nr. 1/22 gem. § 2 Abs.1 BauGB und Beauftragung der Verwaltung gem. § 3 Abs. 1 BauGB, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen, sowie die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB zu beteiligen |
| <b>04.03.2022</b>              | Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 3 (2022): Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs. 1 BauGB) und Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB, § 4 Abs. 1 BauGB                                                                                                                                                                                      |
| <b>07.03.2022 - 04.04.2022</b> | Frühzeitige Unterrichtung und Erörterung sowie Beteiligung der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 3 Abs. 1 BauGB, § 4 Abs. 1 BauGB                                                                                                                                                             |
| <b>25.10.2023</b>              | Stadtratsbeschluss: Zustimmung zur Planung und zur Beteiligung der Öffentlichkeit und der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 2 BauGB                                                                                                                                        |
| <b>24.11.2023</b>              | Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 16 (2023): Beteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB, § 4 Abs. 2 BauGB                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>04.12.2023 - 15.01.2024</b> | Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB                                                                                                                                                                                                     |

Zusätzliche Beteiligungsformate:

|                   |                                                                                                                                                            |
|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>29.04.2022</b> | Präsentation im Rahmen des Frühjahrsforums der Universität Bayreuth in der Session „Sich in die richtige Spur einreihen – Hauptverkehrsstraßen neu denken“ |
| <b>02.06.2022</b> | Präsentation der Planungen im öffentlichen Teil der Sitzung des Regionalausschusses von Stadt und Landkreis Bayreuth                                       |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>20.06.2022 - 24.06.2022</b> | Planungsrundgänge für verschiedene Zielgruppen:<br>- Mobilitätseingeschränkte (d.h. Menschen mit Behinderung, Senior/innen)<br>- Kinder und Jugendliche (u.a. Vertreter/innen von Schulen und Kindergarten im bzw. angrenzend an das Plangebiet)<br>- Anwohner/innen (laut Pressebericht vom 25./26.06.2022 ca. 40 Teilnehmende) |
| <b>18.08.2022</b>              | Termin mit Firma ebu Umformtechnik GmbH: Vorstellung Planung und Verkehrsoptimierung im Bereich Bismarckstraße/ Rathenau-straße                                                                                                                                                                                                  |
| <b>04.10.2022</b>              | Podiumsdiskussion „Umbau Bismarck-/Erlanger Straße – Vorbild für die Mobilitätswende oder Beginn des Verkehrschaos?“ im Rahmen der Wandelwoche des forum1.5 (Universität Bayreuth)                                                                                                                                               |
| <b>13.12.2023</b>              | Online-Informationstermin mit Präsentation und Erläuterung des Sach- und Planungsstandes sowie der Inhalte für die interessierte Bevölkerung                                                                                                                                                                                     |

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden/Träger öffentlicher Belange im Winter 2023/2024 wurden insgesamt 126 Stellungnahmen von Privatpersonen und 31 Stellungnahmen von Behörden und Trägern öffentlicher Belange eingereicht.

Der Behandlungsvorschlag zu den vorgebrachten Stellungnahmen liegt in der Anlage bei.

Der Bebauungsplan-Entwurf wurde nur redaktionell um eine nachrichtliche Übernahme (Bodendenkmäler) ergänzt und in den zeichnerischen Darstellungen geringfügig angepasst (Straßenmarkierung).

Die im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs liegenden Bodendenkmäler wurden nachrichtlich in der markierten Ausdehnung in den Bebauungsplanentwurf übernommen. Bei der Darstellung der Bushaltestelle „Stadtfriedhof“ wurde der auf der Straßenfläche markierte Haltestellenbereich um 2 m verlängert.

Da es sich hierbei nicht um eine materielle Planänderung handelt, sondern lediglich um redaktionelle Anpassungen, kann von einer erneuten Auslegung der Unterlagen abgesehen werden. Der Bebauungsplanentwurf kann somit zum Satzungsbeschluss vorgelegt werden.

## Planungsinhalt

Die Bismarckstraße und die Erlanger Straße sind entsprechend ihres Ausbauzustandes und ihrer gesamtstädtischen und überörtlichen Verbindungsfunktion städtisch bedeutende Hauptverkehrsstraßen und als Bundesstraßen klassifiziert.

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 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 mit ergänzender Fahrzeitanalyse durchgeführt, deren Ergebnisse bei der Fortschreibung der Planung als wichtige Grundlage eingeflossen sind.

Entsprechend der technischen Empfehlungen (insbesondere den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA) wird in der Planung für die Bismarckstraße sowohl für den stadteinwärts als auch für den stadtauswärts fahrenden Radverkehr eine durchgängige und möglichst einheitliche Radverkehrsführung in Form von baulich angelegten Radwegen im Seitenraum berücksichtigt. In der Erlanger Straße ist in Fahrtrichtung der Einbahnstraße (stadtauswärts) eine durchgängige Radverkehrsführung vorgesehen. Um den bislang nicht vorhandenen stadtauswärtigen Radweg schaffen zu können, ist in der Regel die Wegnahme eines Fahrstreifens, teilweise auch die Auflassung bzw. Verlagerung von Parkständen erforderlich, sodass die Bismarckstraße künftig durchgängig einen Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr aufweist, zusätzlich sind in den Bereichen vor Knotenpunkten Abbiegefahrstreifen aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit berücksichtigt. 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 koordiniert. Mit der Anpassung der Steuerungen der Lichtsignalanlagen (gemäß Verkehrsgutachten), insbesondere die Anpassung der Freigabezeiten, an die geänderten Streckenabschnitts- und Knotenpunktcharakteristika kann somit die Leistungsfähigkeit des Verkehrs gewährleistet werden.

## Wesentliche Planinhalte:

### ○ Bismarckstraße und Siebener Platz

- Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) am Knotenpunkt Bismarckstraße / Wittelsbacherring.
- Stadtauswärts bediente Bushaltestelle Wittelsbacherring wird von einer Haltestellenbucht zu einer Fahrbahnrandhaltestelle umgebaut (Rückbau der vorhandenen Mittelinsel, da sie nicht die gemäß technischen Vorgaben erforderliche Breite aufweist).
- Rücknahme eines Fahrstreifens für den Kfz-Verkehr zwischen Wittelsbacherring und Albert-Preu-Straße/Löhestraße für stadtauswärtige Radverkehrsführung in der Bismarckstraße, künftig ein Linksabbiegefahrstreifen (3,25 m breit) und ein gemeinsamer Fahrstreifen für Geradeausverkehr und Rechtsabbieger (3,10 m breit) anstelle der bislang vorhandenen zwei Fahrstreifen für Linksabbieger sowie dem gemeinsamen Fahrstreifen für Geradeausverkehr und Rechtsabbieger.
- Auflassung der straßenbegleitenden Parkstände (ca. 2 Stck. vor Hs.-Nr. 6/8 zzgl. Stellplätzen für motorisierte Zweiräder) auf der nördlichen Seite der Bismarckstraße, dafür durchgehender Grünstreifen zwischen Bismarckstraße und Wolfsgasse sowie zwischen Wolfsgasse und Albert-Preu-Straße.
- Erhalt Parkmöglichkeiten nördlich der Bismarckstraße zwischen Hausnummern 12 (behindertengerecht) und 14-18.
- Erhalt der vorhandenen Straßenbäume in der Bismarckstraße.
- Schaffung eines baulich angelegten Radweges mit einer Breite von 1,60 m, der durch einen 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen und Hochbord von der Fahrbahn getrennt ist, durchgehende flächige Rotfärbung oder entsprechende Materialwahl (z. B. farbiger Pflasterbelag, Fahrradpiktogramme) ist vor allem im Bereich der Grundstückszufahrten und untergeordneten Einmündungen anzuraten, um die Radwegüberfahrten deutlich kenntlich zu machen.
- Bismarckstraße wird künftig bereits ab dem Freiheitsplatz einstreifig bis zur Aufweitung für die Abbiegefahrstreifen vor dem Siebener Platz geführt, um eine stadteinwärts führende Radverkehrsanlage zu schaffen (auch im Abschnitt zwischen Albert-Preu-Straße/Löhestraße und Oswald-Merz-Straße).
- Umbau Bushaltestelle Humboldtstraße von Bushaltestellenbucht zu Fahrbahnrandhaltestelle (Fahrbahnbreite von 3,75 m, gemäß Empfehlungen des Sicherheitsaudits im Sinne der Verkehrssicherheit aufgrund der Lage der Haltestelle im Einmündungsbereich, Gefährdung querender Fußgänger durch zu schnelle Fahrzeuge), um ein Vorbeifahren des Kfz-Verkehrs an den haltenden Omnibussen zu verhindern (Bus soll als Pulkführer den Verkehr bis zum Knotenpunkt fahren, dadurch soll auch die Pünktlichkeit des Linienbusverkehrs nicht beeinträchtigt werden).
- Radweg wird bei den Bushaltestellen Humboldtstraße und Siebener Platz jeweils hinter dem Ein- und Ausstiegsbereich vorbeigeführt, um Gefährdung wartender Fahrgäste auszuschließen. Der Radweg wird nach der Haltestelle Siebener Platz

über den Rechtsabbiegefahrstreifen wieder an die Fahrbahn der Bismarckstraße als eigenständiger bis zu 2,0 m breiter Radweg geführt.

- An der Fahrbahnrandhaltestelle Siebener Platz vorbei wird der rechtsabbiegende Verkehr in die Rathenastraße geführt. Von der Rathenastraße kommend wird die Linksabbiegemöglichkeit in die Rathenastraße 47 aufgelassen.
- Gestaltung des Knotenpunktbereichs Bismarckstraße / Rathenastraße: Die Anbindung der Rathenastraße wurde in der Geometrie kompakt gestaltet. Damit werden die Abbiegegeschwindigkeiten gesenkt. Geh- und Radwege werden direkter über die Rathenastraße geführt und die Zufahrt zum Gewerbestandort entfällt. Der Abstand zwischen der Bushaltestelle und der Radfahrerfurt über die Rathenastraße wurde vergrößert, wodurch bessere Sichtbeziehungen bestehen. Der Rechtsabbieger aus der Rathenastraße in die Bismarckstraße (geringer Anliegerverkehr) wird über eine bevorrechtigte Geh- und Radwegüberfahrt geführt.
- An den signalgesteuerten Knotenpunkten Bismarckstraße / Oswald-Merz-Straße und Bismarckstraße / Siebener Platz sind umfangreiche Umbaumaßnahmen sowie Veränderungen bei der Signalisierung vorzunehmen (u.a. Anpassung der Kurvenradien, Schaffung indirekter Linksabbiegemöglichkeiten für den stadteinwärtigen und stadtauswärtigen Radverkehr mit gesonderter Signalisierung).
- Berücksichtigung einer einheitlichen Breite für den stadtauswärts führenden Radweg in Gegenrichtung der Einbahnstraße von 1,60 m (Regelmaß gemäß ERA bei geringer Radverkehrsstärke).
- Abschnittsweise Verbreiterung des Radweges in stadteinwärtiger Führung, die Breite beträgt zwischen 1,6 m und 2,0 m (angestrebtes Regelmaß).
- Berücksichtigung einer gesonderten Fläche für Liefer- und Ladevorgänge, d. h. „Ladezone“ im Bereich Bismarckstraße 18 ½ / Humboldtstraße 2.
- Umgestaltung Siebener Platz mit Neuordnung der Parkstände, Berücksichtigung eines behindertengerechten Parkstands und Erweiterung Verkehrsgrün inkl. neuer Baumpflanzungen.
- Verkehrsgrün ohne Baum-Neupflanzungen im Einmündungsbereich Erlanger Straße für verbesserte Sichtbeziehungen und zur Freihaltung und Schutz der vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen.

#### ○ Erlanger Straße

- Rücknahme eines Fahrstreifens erforderlich, künftig ein Fahrstreifen mit einer Breite von 3,5 bis 4,5 m, um eine anforderungsgerechte Radverkehrsführung zu schaffen.
- 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.
- Am Knotenpunkt Carl-Burger-Straße / 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 zu reduzieren.

- Verkürzung des Rechtsabbiegefahrstreifens von der Erlanger Straße in die Carl-Burger-Straße zur Reduzierung des Verflechtungs- und möglichen Konfliktbereiches im Zufahrtsbereich zum Knotenpunkt. Der Rechtsabbiegefahrstreifen in die Carl-Burger-Straße ist demzufolge in die Signalisierung einzubinden.
- Dadurch Ausweisung von gesonderten Flächen für Liefer- und Ladevorgänge, d. h. „Ladezonen“ im Bereich Erlanger Straße 30 - 32 an der Nordseite möglich, sowie zusätzlich Schaffung einer „Ladezone“ auf Höhe der Erlanger Straße 69 - 71 an der Südseite, also auf der Seite der Wohn- und Gewerbenutzungen.
- Nach rechts von der Erlanger Straße in die Carl-Burger-Straße abbiegende Radfahrende werden auf dem Rechtsabbiegefahrstreifen geführt (Fahrradweiche). In die Oswald-Merz-Straße wird indirektes Linksabbiegen für den Radverkehr vorgesehen (mit gesonderter Signalisierung).

- Die Bushaltestellen Albert-Preu-Straße und Stadtfriedhof werden als Fahrbahnrandhaltestellen ausgeführt.

An der Haltestelle Albert-Preu-Straße wird mit einer Fahrbahnbreite von 6,25 m die Möglichkeit der Vorbeifahrt an haltenden Bussen bestehen, um Rückstauungen auf den Stadtkernring während der nachmittäglichen Spitzenstunde zu verhindern.

Die Haltestelle Stadtfriedhof ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nach einschlägiger Empfehlung des Sicherheitsaudits mit einer Fahrbahnbreite von 3,75 m ohne die Möglichkeit einer Vorbeifahrt, als barrierefreie Fahrbahnrand-Haltestelle konzipiert (Lage der Haltestelle im Einmündungsbereich der Hardenbergstraße).

- Berücksichtigung einer gesonderten Aufstellfläche zum indirekten Linksabbiegen für den Radverkehr von der Erlanger Straße in die Humboldtstraße.
- Verbreiterung des Gehweges an der Albert-Preu-Straße an der Westseite im Einmündungsbereich zur Erlanger Straße auf mind. 2,50 m.
- Verlagerung der Parkstände westlich der Einmündung Hardenbergstraße auf die Südseite der Erlanger Straße hin zu den Wohn- und Gewerbenutzungen.
- Im Bereich östlich der Zufahrt zur Aussegnungshalle (Erlanger Straße 42) werden zusätzliche Parkmöglichkeiten auf der Nordseite der Erlanger Straße, im Bereich des Stadtfriedhofs, geschaffen. Der Radweg wird durch einen Sicherheitstrennstreifen in der Breite von 0,75 m von den Parkständen abgegrenzt und durch Grünstreifen bzw. Pflanzquartiere ergänzt.
- Der weiter stadtauswärts fahrende Radverkehr wird vor dem Freiheitsplatz vom Seitenraum auf die Fahrbahn geführt. Die Radverkehrsführung im Knotenpunktbereich wird durch entsprechende Markierung von Radverkehrsfurten und Aufstellflächen gekennzeichnet.

#### ○ Freiheitsplatz

- Rückbau freilaufende Rechtsabbiegerfahrspuren von der Bismarckstraße in die Scheffelstraße und von der Scheffelstraße in die Bamberger Straße, Nutzung der freiwerdenden Seitenraumflächen für breitere Gehwege und zusätzliches Verkehrsgrün und Baumneupflanzungen.

- Berücksichtigung eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) am bestehenbleibenden freilaufenden Rechtsabbieger von der Bamberger Straße in die Justus-Liebig-Straße.
  - Fahrradaufstellflächen für indirektes Linksabbiegen im gesamten Bereich des Freiheitsplatzes.
  - Der Linksabbiegefahrstreifen von der Bamberger Straße in die Scheffelstraße wird aus Gründen der Kapazität gegenüber dem Bestand verlängert.
  - Vorgezogene Haltelinien an den Radfahrstreifen in der Justus-Liebig-Straße und Scheffelstraße für eine bessere Sichtbarkeit und Wahrnehmung des Radverkehrs.
  - Im östlichen Abschnitt der Bamberger Straße werden für den Radverkehr stadteinwärts (ab Funckstraße) und stadtauswärts (bis August-Bebel-Platz) Radfahrstreifen vorgesehen, um Anschlüsse von und zu den angrenzenden Stadtteilbereichen zu schaffen) sowie den Anschluss für einen künftigen weiteren Ausbau in der Bamberger Straße vorzuhalten.
- Weitere Bereiche
- Umbau der Haltestelle „Wittelsbacherring-stadtauswärts“ zur barrierefreien Fahrbahnrandhaltestelle und Rückbau der Mittelinsel an der Gehwegfurt.
  - Neue Baumpflanzungen (Standortvorschläge) im gesamten Geltungsbereich.

#### 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

Die Art der baulichen Nutzung bleibt größtenteils unverändert zum bestehenden Planungsrecht. Die bestehenden qualifizierten Bebauungspläne, die nur in wenigen Teilbereichen des B-Plan-Geltungsbereiches existieren, gelten künftig nicht fort (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 13/62, 2/69, 4/72, 9/75 TB 1 und 14/87). Der künftige Bebauungsplan soll mit den Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung und den Verkehrsflächen die bisher verbindlichen B-Pläne ersetzen. In der nördlichen Wolfsgasse wird ein Kerngebiet (§ 7 BauNVO) zu einem faktisch bereits vorhandenen Mischgebiet (§ 6 BauNVO). Künftig gilt im gesamten B-Plan-Geltungsbereich § 30 Abs. 3 in Verbindung mit § 34 BauGB.

#### **Ergebnisse des Verkehrsgutachtens von Januar 2023**

Sowohl die Bismarckstraße als auch die Erlanger Straße sind heute ausreichend leistungsfähig bei Qualitätsstufen von QSV A bis D. Die mikroskopische Verkehrssimulation des Planfalls mit gegenüber dem Bestand ausgebauten bzw. neuen Radverkehrsanlagen zeigt, dass für alle lichtsignalgeregelten Knotenpunkte auch die Planungsentwürfe des vorliegenden B-Plan-Entwurfs mit neuer Radinfrastruktur leistungsfähig im motorisierten Individualverkehr sind und eine ausreichende Verkehrsqualität aufweisen. Voraussetzung ist eine Anpassung der Steuerungen der

Lichtsignalanlagen, insbesondere die Anpassung der Freigabezeiten an die Streckenabschnitts- und Knotencharakteristika.

Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden mit einer Qualitätsstufe von mindestens QSV D.

### **Ergebnis der ergänzend eingeholten Fahrtzeitanalysen von September 2024**

Auf Grundlage der vorliegenden Verkehrsflusssimulation wurde ergänzend zur Bewertung der Verkehrsqualitäten eine Fahrzeitanalyse zur Ermittlung der Fahrzeitveränderungen, die sich durch den geplanten Umbau ergeben werden, durchgeführt.

In der Morgenspitze verlängert sich demnach die Fahrzeit in der Erlanger Straße zwischen Hohenzollernring und Bamberger Straße um ca. 15 bis 25 Sekunden und in der Bismarckstraße zwischen Bamberger Straße und Wittelsbacherring um ca. 80 bis 85 Sekunden – jeweils in Abhängigkeit von Startpunkt und Ziel vor bzw. nach dem kompletten Streckenabschnitt.

In der Abendspitze verlängert sich gemäß Fahrzeitanalyse die Fahrzeit jeweils im kompletten Streckenabschnitt in der Erlanger Straße um ca. 20 bis 30 Sekunden und in der Bismarckstraße um ca. 30 bis 65 Sekunden – jeweils in Abhängigkeit von Startpunkt und Ziel vor bzw. nach dem kompletten Streckenabschnitt.

Die Auswertung zu möglichen Alternativrouten zeigen, dass es im Umfeld bereits im Bestand verschiedene Alternativrouten mit insgesamt vergleichbaren Fahrtzeiten gibt, jedoch kaum bzw. allenfalls geringfügige Verkehrsverlagerungen zu erwarten sind.

### **Ergebnisse des Sicherheitsaudits vom 04.11.2022**

Das Sicherheitsaudit dient der Vermeidung von Unfällen und stellt eine Form der Qualitätssicherung für eine sichere Verkehrsanlage dar. Es soll bewirken, dass neue, um- oder ausgebaut und bestehende Straßen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden gerecht werden. Im Sicherheitsaudit werden entsprechende Anregungen gegeben, wo und wie die Planung optimiert und sicherer gestaltet werden kann. Die im Auditbericht angeführten Anmerkungen wurden im Einzelnen auf Umsetzbarkeit geprüft und sind weitestgehend in der neuen Planung berücksichtigt oder entsprechend abgewogen worden (siehe Behandlungs-/Abwägungstabelle vom 28.09.2023).

### **Ergänzung Sicherheitsaudit Sichtfeldprüfung vom April 2024**

Aufgrund der Empfehlung des Sicherheitsaudits werden einzelne vorgeschlagene Baumstandorte voraussichtlich entfallen und an anderer Stelle errichtet werden müssen, um keine Sichtfeldeinschränkungen zu erzeugen; dies erfolgt jedoch per Prüfung im Zuge der Bauausführung (siehe Behandlungs-/Abwägungstabelle vom 25.11.2024).

### **Verkehrsversuch**

In der Zeit vom 01.09.2022 bis 30.09.2022 wurde ein Verkehrsversuch durchgeführt, um *ausgewählte* Elemente der Vorentwurfsplanung, wie sie für die frühzeitige Beteiligung vorgelegt worden war, zu erproben. Der Verkehrsversuch bestand darin, dass in der Bismarckstraße und der Erlanger Straße jeweils ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr rückgenommen wurde. Dadurch konnte gezeigt werden, wie der Verkehrsfluss bei

einstreifiger Führung abläuft. Nur abschnittsweise konnte zwischen Freiheitsplatz und Siebener Platz eine Freigabe für den Radverkehr erfolgen, sodass wesentliche Elemente der Planung im Rahmen des Verkehrsversuchs nicht erprobt werden konnten. Dies betrifft auch die Anpassung der Signalisierung an den Knotenpunkten zwischen Freiheitsplatz und Stadtkernring, die aufgrund des vergleichsweise kurzen Versuchszeitraums nicht umgestellt werden konnte.

### **Beratungen in der Stadtratskommission für Rad- und Fußwegeplanung am 10.05.2022 und 16.05.2023**

In der Kommissionssitzung am 10.05.2022 wurden der Verfahrens- und Sachstand zum Bebauungsplanverfahren Nr. 1/22 sowie die ersten Erkenntnisse und Empfehlungen aus der Verkehrsuntersuchung erläutert. Es erfolgte eine Erörterung von Problemstellen und möglichen Alternativplanungen bezüglich konkreter Radverkehrsführungen. In der Kommissionssitzung am 16.05.2023 erfolgte anhand erster Planskizzen eine ausführliche Berichterstattung über vorliegende Planungs- und Handlungsempfehlungen aus der Verkehrsuntersuchung und dem Sicherheitsaudit mit nachfolgendem Ergebnis: Die Kommission nimmt vom Bericht der Verwaltung Kenntnis und unterstützt das Projekt wohlwollend.

Der **Beirat für nachhaltige und stadtklimagerechte Planung und Stadtentwicklung (Klimabeirat)** hat in seiner dritten Sitzung am 25.01.2022 die Bauleitplanung begrüßt und unterstützt die Planung. Die Anregung des Klimabeirats, im Bereich Bismarckstraße/Rathenaustraße die Planung weiter zu optimieren (Bushaltestelle, sichere Führung des Radverkehrs), wurde gemäß den Empfehlungen des Sicherheitsaudits umgesetzt.

### **Zielkonzept für das gesamtstädtische Mobilitätskonzept**

Der Bauausschuss hat in seiner Sitzung am 02.07.2024 das Zielkonzept für das gesamtstädtische Mobilitätskonzept mit (teilräumlich differenziertem) Leitbild sowie Ober- und Unterzielen für die Verkehrsentwicklung in Bayreuth bis etwa zum Jahr 2040 beschlossen. Die vorliegende Planung greift das beschlossene Leitbild „Mobilität in Bayreuth: Sicher für die Menschen, gut für die Umwelt“ auf, da allen Verkehrsteilnehmenden eine sichere Benutzung der Verkehrsanlagen ermöglicht werden und den Belangen des Umweltverbundes in besonderer Weise Rechnung getragen werden soll. Die Bismarckstraße und die Erlanger Straße sollen auch nach der Verkehrsraumneugestaltung die Erreichbarkeit der Stadt aus dem Umland mit dem MIV und dem ÖPNV sicherstellen; die innerörtliche Erreichbarkeit für Radfahrende und Zu Fuß Gehende soll deutlich verbessert werden.

Folgende Ziele werden durch die Planung adressiert:

- Oberziel A „Lebenswerte Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln“:  
A.1 Verkehrsbedingte Lärm- und Luftschadstoffbelastung reduzieren; A.2 Umgestaltung von Plätzen und Straßenräumen zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Umweltverbundes und der Klimaanpassung
- Oberziel B „Klimaschützende Alternativen schaffen und ausbauen“: B.1 Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradtypen/Nutzergruppen optimieren und ausbauen

- Oberziel C „Sichere Teilhabe für alle ermöglichen“: C.1 Mobilitätsanforderungen und -kompetenzen aller Personengruppen werden, insbesondere im Fußverkehr, berücksichtigt; C.2 Verkehrssicherheit, insbesondere von Kindern, wird weiter erhöht, die Vision Zero verfolgt
- Oberziel D „Effiziente Erreichbarkeit sichern und optimieren“: D.1 (Über-)Regionale & innerkommunale Erreichbarkeit Bayreuths sichern; D.2 Liniennetz, Bedien- und Taktqualitäten optimieren und umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV vorantreiben
- Oberziel F „Stadtverwaltung befähigen“: F.1 Die Stadtverwaltung hat den klaren Auftrag, eine zukunftsfähige Mobilität entsprechend der Oberziele voranzutreiben sowie eine darauf ausgerichtete Arbeits- und Organisationskultur zu schaffen; F.2 Die Stadtverwaltung entwickelt für alle Verkehrsmittel dezidierte Netze, die sich in Gestaltung und Priorisierung der Verkehrsmittel an den Oberzielen ausrichten

## Kenndaten der Planung

Flächenangaben – Planungsstand: 28.09.2023/angepasst am 25.11.2024

| Flächenart                                                 | Fläche       |
|------------------------------------------------------------|--------------|
| Straßenverkehrsfläche                                      | ca. 3,68 ha  |
| Fußwege                                                    | ca. 2,01 ha  |
| Radwege (baulich)                                          | ca. 0,34 ha  |
| gemeinsame Rad- und Fußwege                                | ca. 0,04 ha  |
| Grünfläche als Bestandteil der Verkehrsanlage              | ca. 0,53 ha  |
| Nebenflächen (z. B. Schrammbord, Sicherheitstrennstreifen) | ca. 0,15 ha  |
| Mischgebiet                                                | ca. 13,61 ha |
| Gemeinbedarfsfläche                                        | ca. 0,98 ha  |
| (davon kirchliche Einrichtungen und KiGa)                  | ca. 0,40 ha  |
| (davon Schule)                                             | ca. 0,58 ha  |
| Flächensumme                                               | ca. 21,34 ha |
| <hr/>                                                      |              |
| Geltungsbereich                                            | ca. 21,34 ha |

## Klimawirkung

Die nur teilweise und nur in stadteinwärtiger Richtung in der Bismarckstraße vorhandenen Radverkehrsanlagen entsprechen zum Teil nicht den aktuellen technischen Vorschriften; stadtauswärtige Radverkehrsanlagen fehlen in beiden Straßen bisher komplett, was zu einer starken Barrierewirkung führt. Die grundlegende Umgestaltung der beiden Bundesstraßen ist daher erforderlich, um die bestehenden Defizite und Konflikte beheben zu können. Die Planänderungen zielen in erster Linie auf die Verkehrsflächen ab. Im Vergleich zum Bestand wird hier der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur deutlich gefördert. Wo dies möglich ist, werden Flächen entsiegelt und Verkehrsgrün und Baumneupflanzungen vorgesehen.

Das Vorhaben hat daher positive Auswirkungen auf den Klimaschutz bzw. die Klimaanpassung, da gegenüber dem bestehenden Planungsrecht Klimaschutz-/Klimaanpassungsmaßnahmen hinzukommen (s.u.).

### Stadtklimasensible Planung

- Mehr Grünflächen als Bestandteil von Verkehrsanlagen
- Erhalt der vorhandenen Bäume und zusätzliche Neupflanzungen

### Mobilität

- Gewährleistung der nahmobilen Erreichbarkeit des Plangebietes mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV)
- Gewährleistung des Verkehrsflusses mit ausreichender Verkehrsqualität
- Barrierefreie Umgestaltung der Bushaltestellen im Planungsgebiet
- Schaffung neuer Rad- und Fußwege im gesamten Planungsbereich, um eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung anzubieten
- Bessere Anbindung zahlreicher Stadtquartiere mit dem Fahrrad zur Vermeidung von Umwegen

### Wassersensible Planung

- Teilweise Entsiegelung der Fläche und damit verbundene bessere Versickerungs-/ Abflussmöglichkeit von Oberflächenwasser

### **Kosten**

Für die Umsetzung der baulichen Maßnahmen entsprechend Bebauungsplanentwurf wurden in einer ersten überschlägigen Berechnung Gesamtkosten in Höhe von rd. 4,7 Mio. Euro ermittelt. Hiervon entfallen auf die Umsetzungsmaßnahmen an der Erlanger Straße rd. 1,7 Mio. Euro, die Bismarckstraße (inkl. Siebener Platz) rd. 2,6 Mio. Euro und den Freiheitsplatz rd. 0,4 Mio. Euro.

Grundsätzlich kommen verschiedene Förderprogramme des Bundes (z. B. Kommunalrichtlinie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz; Fördermaßnahmen durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität) oder des Freistaates (z. B. Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – BayGVFG) in Betracht, um Zuwendungen für das Projekt zu erhalten. Aufgrund der großen Dynamik in der Förderlandschaft kann erst nach entsprechend geschaffenem Planungsrecht konkret eruiert werden, welches Förderprogramm die größtmögliche prozentuale Zuwendung ermöglicht. Anschließend würde ein entsprechender Förderantrag erarbeitet und gestellt werden. Aufgrund der Bedeutung des Klimaschutzes und des erheblichen Beitrags der Mobilität hierzu kann von einer Förderung der Maßnahme ausgegangen werden.

## Finanzielle Auswirkungen (auch mittelbar)

nein ☐ ja ☒

falls ja:

einmalig: 4 700 000,-- €

2026 ff.

4 700 000,-- €

Anmerkung:

Siehe obigen Abschnitt Kosten

### Auswirkungen auf Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel

I. Das Vorhaben hat eine Auswirkung auf den Klimaschutz oder auf die Anpassung an den Klimawandel:

☒ Ja, positiv

☐ Ja, negativ

☐ Nein, keine Auswirkung

II. Wenn, ja negativ: Bestehen klimafreundlichere Handlungsoptionen?

☐ Ja

☐ Nein

III. Begründung (obligat) und ggf. klimafreundlichere Handlungsoptionen: siehe oben unter „Klimawirkung“

### Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtrat nimmt den Bericht des Referates Planen und Bauen in der Sitzung und die Unterlagen vom 25.11.2024 zur Kenntnis und beschließt entsprechend dem Gutachten des Bauausschusses vom 10.12.2024:

- Der Stadtrat stimmt der vorliegenden Planung zum Bebauungsplanverfahren Nr. 1/22 „Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße“ (Planstand: 24.01.2022, geändert am 28.09.2023, angepasst am 25.11.2024) sowie der Behandlung der Äußerungen und Stellungnahmen, die im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB sowie der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB abgegeben wurden, entsprechend dem Bericht des Referates Planen und Bauen in der Sitzung und den Unterlagen vom 25.11.2024 (insb. Behandlungs-/Abwägungstabellen) zu.
- Über die Nutzung und Bebauung der Flurstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1/22 „Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße“ vom 24.01.2022, geändert am 28.09.2023, angepasst am 25.11.2024, wird die anliegende Satzung beschlossen (Bebauungsplan Nr. 1/22 „Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße“).

## 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 (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, 1582/1 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.