

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

hier: Tabellarische Aufstellung der im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB und der Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen mit Behandlungs-/Abwägungsvorschlag

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
1	Querschnitt Straßenraumumverteilung		
1.1	Radverkehr		
a)	Die voraussichtlich längeren Stauungen werden erhöhte Abgasbelastungen für Radfahrer zur Folge haben.	– Privatperson Tiroler Straße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476) – Privatperson mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27686)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation wird ein ausreichend leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann zudem eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine unverhältnismäßigen oder längerfristigen Rückstaubildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Somit ist grundsätzlich keine signifikante Erhöhung der Abgasbelastung zu erwarten. Gleichwohl wird durch die

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Umsetzung anforderungsgerechter Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie Verbesserungen für den ÖPNV (Barrierefreiheit, Bevorrechtigung) teilweise überhaupt erst die Möglichkeit sowie weitere Anreize geschaffen, emissionsärmere Mobilität zu nutzen bzw. diese überhaupt nutzen zu können.
b)	Der geplante Radweg könnte etwas breiter sein, sodass auch ein sicheres Überholen eines Lastenrades möglich ist, ansonsten bitte umsetzen.	– Privatperson Bahnhofstraße mit Schreiben vom 10.12.2023 (ID: 27316)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Die geplanten Breiten der Radwege entsprechen den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie den technischen Regelwerken. Die vorgesehenen Breiten der Radverkehrsanlagen sind als anforderungsgerecht in Bezug auf die zugewiesene Netzfunktion als Nebenroute einzustufen. Im vorhandenen, eng angebauten, Verkehrsraum ist es zudem teilweise gar nicht möglich, breitere Radverkehrsanlagen zu berücksichtigen.
c)	Es wird argumentiert, dass der geplante Fahrradweg in der Bismarckstraße unter anderem für die Luitpoldschule gebaut wird. Da diese jedoch eine Grundschule ist, ist das Fahrradfahren der Schulkinder auf dem Radweg erst nach der Verkehrserziehung in der vierten Klasse möglich.	– Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27666)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Kinder dürfen entsprechend §2 StVO grundsätzlich auch baulich angelegte Radwege, wie sie in der Bismarckstraße geplant sind, nutzen. Ziel der Planung ist eine anforderungsgerechte Gestaltung der Bismarckstraße und der Erlanger Straße für alle Verkehrsteilnehmenden. Die vorgesehenen Umgestaltungsmaßnahmen dienen in erster Linie der Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende und sollen insbesondere bestehenden Defizite für die Mobilitätsträger des Umweltverbundes (Fuß-, Fahrrad- und Busverkehr) beseitigen. Hierbei wird der vorhandene und durch die angrenzende Bebauung limitierte Straßenraum im Querschnitt teilweise umgestaltet. Durch die Umgestaltung des Verkehrsraum sollen

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			alle Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit bekommen sicher, auf anforderungsgerechten und zukunftsfähigen Straßen am Verkehr teilnehmen zu können.
d)	Die Bismarckstraße und die Erlanger Straße sind seit 1975/1976 Einbahnstraßen. Im März 1993 wurden beide Straßen durch den Bauausschuss der Stadt Bayreuth zu Bundesstraßen aufgestuft. Beide Straßen sind Hauptverkehrsrouten der Stadt Bayreuth und Bestandteil der innerstädtischen Weiterführung der Bundesstraße 22 zwischen Würzburg und Weiden. Die Radverkehrsführung entgegen der Fahrtrichtung wurde seit Jahren wegen den Einmündungen der Sammelortsstraßen aus den Wohngebieten, als Anbindung an die überörtlichen Fernstraßen, sowie die Vielzahl der Grundstückszufahrten und notwendigen Straßenparkplätze abgelehnt. Wie seitens des Stadtplanungsamtes der Stadt Bayreuth dargestellt, ist die Bismarckstraße eine Nebenroute des Radverkehrskonzeptes der Stadt Bayreuth. Mit dem Umbau der Erlanger Straße/Bismarckstraße, insbesondere der Wegnahme einer Fahrspur, wird eine wichtige innerstädtische Hauptverkehrsrouten zugunsten einer Nebenroute blockiert. Die Folgen können derzeit nur schwer abgeschätzt werden. Nachfolgend wird zu einzelnen Abschnitten der Planung Stellung genommen: Erlanger Straße Unteres Tor/Albert-Preu-Straße Die Querungssituation über die Erlanger Straße (insbesondere zum Kindergarten wie durch die evang.-reformierte Kirchengemeinde stets gefordert) wird durch die vorgelegte Planung nicht maßgeblich verbessert. Der Fahrbahnquerschnitt wird nur geringfügig verringert. Maßnahmen zur Sicherung von Fußgängerquerungen sind nicht vorgesehen.	– Stadt Bayreuth: Straßenverkehrsamt mit Schreiben vom 24.01.2024 (VKA 11/610//0)	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die Auswahl und Eignung von Radverkehrsführungen an Stadtstraßen bemisst sich vorrangig an der Verkehrsstärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Die Einstufung als Nebenroute im Radverkehrsnetz ist hierbei nur von untergeordneter Bedeutung. Ziel der Planung ist eine anforderungsgerechte Gestaltung der Bismarckstraße und der Erlanger Straße für alle Verkehrsteilnehmenden. Die vorgesehenen Umgestaltungsmaßnahmen dienen in erster Linie der Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende und sollen insbesondere bestehenden Defizite für die Mobilitätsträger des Umweltverbundes (Fuß-, Fahrrad- und Busverkehr) beseitigen. Hierbei wird der vorhandene und durch die angrenzende Bebauung limitierte Straßenraum im Querschnitt teilweise umgestaltet. Durch die Umgestaltung des Verkehrsraum sollen alle Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit bekommen sicher, auf anforderungsgerechten und zukunftsfähigen Straßen am Verkehr teilnehmen zu können. Die Auswirkungen der Umgestaltungsmaßnahmen wurden umfassend durch Verkehrsuntersuchungen und –simulationen geprüft. <u>Zu Erlanger Straße – Unteres Tor/Albert-Preu-Straße:</u> Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite, die geplante einspurige Verkehrsführung und die Verbesserung der Sichtbeziehung durch Verbreiterung des nördlichen Seitenraums wird eine wesentlich übersichtlichere und eine eindeutige und klar begreifbare Verkehrssituation

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Durch die einspurige Führung wird sich die Verkehrsdichte erhöhen (siehe Verkehrsgutachten) und eine Querung auch unter Berücksichtigung der Radfahrer als zusätzliche Verkehrsteilnehmer in diesem Abschnitt künftig noch schwieriger werden. Erlanger Straße Carl-Burger-Straße Oswald-Merz-Straße Bei abgeschalteter Lichtsignalanlage (aktuell kein 24-Std.-Betrieb) können für den wartenden indirekten Linksabbieger von der Erlanger Straße in die Oswald-Merz-Straße evtl. Gefahrensituationen durch den ausfahrenden Verkehr Carl-Burger-Straße entstehen welcher nicht mit einem wartenden Radfahrer auf der Fahrbahn rechnet. Oswald-Merz-Straße Die Aufstellflächen vor der Lichtsignalanlage sollten reduziert werden (weitestgehender Verzicht auf Markierungen in Tempo 30-Zonen).		geschaffen. Hierdurch wird allgemein eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht und auch die Straßenquerung erleichtert. Radverkehr ist hierbei kein zusätzlicher Verkehr, sondern wird durch die Zuweisung einer eigenständigen Radverkehrsführung nur eindeutig sichtbar gemacht. Sollten aus verkehrsrechtlicher Sicht weitergehende Maßnahmen zur Sicherung der Fußgängerquerung als notwendig erachtet werden, könnten durch die Umgestaltung und Reduzierung der Fahrspuren künftig ergänzend auch die Anordnung von Fußgängerüberwegen oder bei entsprechender Gefährdungslage ggf. Geschwindigkeitsbeschränkungen in Betracht gezogen werden. Dies kann im Bebauungsplan jedoch nicht abschließend und verbindlich geregelt werden. <u>Zu Erlanger Str. – Carl-Burger-Str. / Oswald-Merz-Str.:</u> Ggf. wartende, indirekt abbiegende, Radfahrende an der Carl-Burger-Straße queren an dieser Stelle regelkonform die Erlanger Straße bei abgeschalteter Ampelanlage. Insofern handelt es sich um eine alltägliche Verkehrssituation: Vorfahrendes bzw. stehendes Fahrzeug an einer untergeordneten Einmündung, die zudem mit VZ 206 („Stop“ – Halt, Vorfahrt gewähren) ausgestattet ist. Bei Bedarf kann zudem jederzeit eine Ausweitung der Betriebszeiten vorgenommen werden. <u>Zu Oswald-Merz-Straße:</u> Die Darstellung der Markierungen in der Oswald-Merz-Straße entspricht der Bestandssituation. Straßenmarkierungen können im Bebauungsplan nicht verbindlich festgelegt werden, sondern sind lediglich Hinweise zur Darstellung. Die abschließende Ausgestaltung und Ausführung der Fahrbahnmarkierung erfolgt im Rahmen der Umsetzung durch die verkehrsrechtliche Anordnung der Straßenverkehrsbehörde, hier können dann ggf.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Erlanger-Straße Hardenbergstraße Eine direkte Querung für den Radfahrer aus der Hardenbergstraße auf die gesicherte Radverkehrsführung ist nicht möglich. Es ist nicht eindeutig ersichtlich, ob die Einfädelung im Bereich der Zufahrt Parkplatz Friedhof erfolgen soll. Bismarckstraße bzw. Erlanger Straße ab Johann-Stumpf-Weg Durch die einspurige Führung wird sich die Verkehrsdichte erhöhen und eine Querung auf Höhe Erlanger Straße 46 künftig bei gleichzeitig erhöhtem Querungsbedarf durch die von der Bismarckstraße kommenden Radfahrer noch schwieriger werden (Entfall Zebrastreifen!). Die deutliche Reduzierung der Parkstände könnte zu Problemen mit den anliegenden Gewerbetreibenden führen, insbesondere vor Hs.Nr. 68-72. Die Sichtverhältnisse an der Querung der Erlanger Straße könnten durch die geplante Baumpflanzung sowie durch die neuen Parkstände beeinträchtigt sein.		auch entsprechende De-Markierungen im Bestand berücksichtigt werden. <u>Zu Erlanger Straße – Hardenbergstraße:</u> Es handelt sich um eine absolut untergeordnete Verkehrsbeziehung. Der Radverkehr kann sich problemlos als Linksabbieger in den Einbahnstraßenverkehr einfädeln und kurz danach im Bereich der Parkplatzzufahrt zur Aussegnungshalle auf den straßenbegleitenden Radweg auffahren. <u>Zu Bismarckstr. bzw. Erlanger Str. ab Joh.-Stumpf-Weg:</u> Ergänzende verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Erleichterung der Fuß- und Radverkehrsquerungen in diesem Bereich, z. B. Zebrastreifen oder Fußgängerampel, können nicht verbindlich im Bebauungsplan geregelt werden. Mit Umsetzung der Verkehrsraumneugestaltung entsteht eine neue Verkehrssituation, welche die möglichen und wichtigen baulichen Verbesserungen bezüglich der Verkehrssicherheit (insbesondere für den Fuß- und Radverkehr) beinhaltet. Ob ergänzende verkehrsrechtliche Maßnahmen erforderlich und rechtlich geboten sind, ist abschließend durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen (z. B. im Rahmen der baulichen Umsetzung oder bei entsprechenden Erkenntnissen im laufenden Betrieb) und bedürfen ggf. gesonderter Anordnung. Die Verlagerung der Straßenrandparkstände ist in diesem Streckenabschnitt zur Berücksichtigung einer regelkonformen Radverkehrsanlage an der Hauptverkehrsstraße zwingend erforderlich. Die gemäß technischen Regelwerk erforderlichen Sichtfelder an der vorgesehenen Querungsstelle werden eingehalten bzw. können nachgewiesen werden.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Freiheitsplatz Ein indirektes Linksabbiegen für den Radfahrer wird als Sicherheitsrisiko gesehen und dürfte durch den Radfahrer kaum angenommen werden. Soweit zusätzliche Räumzeiten notwendig wären, würden diese die Leistungsfähigkeit des ohnehin problematischen Knotenpunktes u. U. erheblich beeinflussen. Die Sichtverhältnisse am Zebrastreifen auf der freilaufenden Rechtsabbiegespur von der Bamberger Straße in die Justus-Liebig-Straße müssen gewährleistet sein sowohl Kfz auf Fußgänger wie auch umgekehrt (Baumpflanzung). Bismarckstraße Erlanger Straße Der von der Erlanger Straße kommende Radfahrer wird soweit diese Verkehrsbeziehung in Anspruch genommen wird erhebliche Probleme haben, auf den stadteinwärtigen Radweg an der Bismarckstraße zu wechseln. Zum einen kommt hier wieder die erhöhte Verkehrsdichte aufgrund der einspurigen Verkehrsführung zum Tragen, zum anderen muss der abbiegende Verkehr aus der Erlanger Straße beachtet werden, der spitzwinklig und ggf. verdeckt durch die geplante Baumpflanzung an der Querungsstelle ankommt.		<u>Zu Freiheitsplatz:</u> Indirektes Linksabbiegen dient insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr, da diese in einem gesicherten, zum Zeitpunkt der Aufstellung von Kfz nicht befahrenen, Fahrbahnteil auf die Freigabe zum Linksabbiegen bzw. Queren warten können. Deshalb wird diese Form des Linksabbiegens insbesondere von eher unsicheren Radfahrenden gerne angenommen. Die direkte Abbiegemöglichkeit mit Einordnung in die Linksabbiegespur ist zudem grundsätzlich weiterhin möglich. Es entstehen keine zusätzlichen Räumzeiten. Zudem wurde die LSA-Steuerung umfassend im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und –simulation geprüft und ein leistungsfähiger Verkehrsablauf wird gewährleistet. Die Sichtfelder am Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) an der freilaufenden Rechtsabbiegespur von der Bismarckstraße in die Justus-Liebig-Straße sind gewährleistet bzw. bereits im Bestand nachzuweisen (bestehende Querungsstelle). Die bestehende Bepflanzung an dieser Stelle ist diesbezüglich unproblematisch. <u>Zu Bismarckstraße - Erlanger Straße:</u> Es handelt sich um eine absolut untergeordnete Radverkehrsbeziehung für die zudem alternative Fahrmöglichkeiten bestehen, d. h. sie wird nur für relativ wenige Anliegen relevant. Insgesamt werden die Straßenquerungen durch die einstreifige Verkehrsführung übersichtlicher und einfacher.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Bismarckstraße Siebener Platz Es müsste geklärt werden, wie der Radfahrer aus den Nebenrichtungen stadtein- bzw. stadtauswärts auf die gesicherte Radverkehrsführung auffahren kann (Markierung im Bestand geradeaus bzw. geradeaus-rechts). Bismarckstraße Rathenaustraße Die Bevorrechtigung des Radverkehrs wird mit der geplanten Führung als sehr konflikträftig/gefährlich gesehen, da trotz verringertem Abbiegeradius mit Abbiegegeschwindigkeiten von bis zu 50 km/h gerechnet werden muss. Es besteht eine erhebliche Unfallgefahr. Eine Führung mit dem Verkehr wird als wesentlich sicherere Variante gesehen. Zudem wird der Radfahrer durch den haltenden Bus teilweise verdeckt und wird im Abbiegevorgang des motorisierten Verkehrsteilnehmers erst sehr spät wahrgenommen.		<u>Zu Bismarckstraße – Siebener Platz:</u> 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). <u>Zu Bismarckstraße – Rathenaustraße:</u> Die vorgesehene Radverkehrsführung wurde umfassend im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie den Verkehrssicherheitsaudits geprüft und in der vorliegenden Variante eindeutig empfohlen. Die alternativ vorgeschlagene Führung mit Radfahrstreifen in Mittellage wird von vielen Radfahrenden als gefährlich wahrgenommen und teilweise nicht angenommen, d. h. in der Folge würden vielfach Radfahrende auf den Gehweg ausweichen. Mit der vorgesehenen Führung auf einem straßenbegleitenden baulichen Radweg wird eine eindeutige und für alle Verkehrsteilnehmenden klar er-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Bismarckstraße Humboldtstraße u. Albert-Preu-Straße Aus der Planung ist nicht ersichtlich, ob der Ein-/Ausfahrtsbereich künftig in der Breite verringert wird. Ausfahrende Fahrzeuge könnten dann ggf. einfahrende Fahrzeuge behindern mit der Folge, dass der Verkehrsfluss auf der Bismarckstraße ins Stocken kommt. Mit zusätzlichen Verkehrsstockungen muss auch gerechnet werden, da der aus der Bismarckstraße abbiegende Verkehr in die Seitenstraßen zukünftig den stadtauswärtigen Radfahrer beachten und ggf. kurzzeitig halten muss. Die Querungsmöglichkeit des stadtauswärtigen Radverkehrs auf Höhe der Einmündung Albert-Preu-Straße zur Löhestraße und somit zum Zubringer zur Hauptroute 11 des Radverkehrskonzepts wird stark bezweifelt. Durch die Einspurigkeit der Bismarckstraße erhöht sich die Verkehrsdichte signifikant. Bismarckstraße - Wittelsbacherring Die vorgelagerte Aufstellfläche für den Radverkehr bringt nur einen Sicherheitsgewinn, wenn der Verkehr an der roten Lichtsignalanlage halten muss. Im fließenden Verkehr befindet sich der Radfahrer gegenüber dem rechtsabbiegenden Verkehrsteilnehmer weiterhin im toten Winkel (wie beim tödlichen Unfall des Radfahrers mit dem Betonmischer).		kennbare Verkehrssituation geschaffen, die ein Höchstmaß an Verkehrssicherheit und Begreifbarkeit gewährleisten kann. <u>Zu Bismarckstr. – Humboldtstr. u. Albert-Preu-Str.:</u> Die Planung wurde mit Schleppkurvensimulationen geprüft, d. h. Gegenverkehr beim Ein- und Ausfahren ist konfliktfrei gewährleistet. Es handelt sich um untergeordnete Einmündungen mit deutlich überwiegend Anliegerverkehr, d. h. der Abbiegeverkehr in diese Straßenzüge ist äußerst gering, wodurch ggf. vereinzelt mögliche Behinderungen nachfolgender Kfz nur kurzzeitig auftreten und von geringer Auswirkung sind. Bei der möglichen Querung des Radverkehrs an der Albert-Preu-Straße handelt sich um eine untergeordnete Radverkehrsbeziehung für die zudem alternative Fahrmöglichkeiten bestehen (Haupttroutenführung Dammwäldchen – Leopoldstraße). Im Bestand ist eine Querung deutlich schwieriger. Insgesamt werden die Straßenquerungen durch die einstreifige Verkehrsführung einfacher und sicherer, da eine übersichtlichere Verkehrssituation entsteht. <u>Zu Bismarckstraße – Wittelsbacherring:</u> Die vorgesehene Berücksichtigung eines ARAS (Aufgeweiteter vorgezogenen Radaufstellstreifens) ist in dieser Verkehrssituation die empfohlene und zu bevorzugende Regellösung gemäß den technischen Regelwerken und wurde zwischenzeitlich – nach dem tödlichen und einem weiteren schweren Unfall – bereits in Abstimmung und mit Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde an dieser Stelle realisiert. Die Maßnahme hat sich bewährt und soll mit der vorliegenden Planung verstetigt werden. Die Planung wurde diesbezüglich auch durch ein Sicherheitsaudit geprüft.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Bismarckstraße (allgemein) Es ist unklar, wie die einmündenden Seitenstraßen für den Radfahrer angebunden werden (siehe auch Stellungnahme der Regierung von Oberfranken zur frühzeitigen Beteiligung) Der Parkstreifen sollte auch hier möglichst mit 2,3 m mindestens aber 2,15 m ausgeführt werden. Es muss aufgrund der einstreifigen Verkehrsführung mit Rückstaus ab dem Siebener Platz gerechnet werden. Damit einher gehen wird eine erhöhte Belastung mit Lärm und Abgasen. Im Abschnitt zwischen Oswald-Merz-Straße und Wolfsgasse entfallen über 20 Parkplätze (Pkw-Stellplätze sowie der Motorrad-Stellplatz vor Hs.Nr. 4). Diese werden den Bewohnern, Geschäftsinhabern und deren Besuchern fehlen. D. h. der Parksuchverkehr wird in die anliegenden Wohngebiete verschoben - zum Nachteil der dortigen Anwohner.		<u>Zu Bismarckstraße (allgemein):</u> Die Radverkehrsführung an den einmündenden Seitenstraßen, die deutlich untergeordnet und überwiegend Bestandteil von Tempo-30-Zonen sind, wurde entsprechend den Vorgaben der technischen Regelwerke berücksichtigt und im Rahmen des Sicherheitsaudits geprüft. Gemäß den technischen Regelwerken (RASt und EAR) sind Parkstreifen in Längsaufstellung eine Breite von 2,00 m zu berücksichtigen. Lediglich bei ausreichender Flächenverfügbarkeit – die hier nicht vorliegt - kann der Parkstreifen auf eine Breite von 2,15 m erhöht werden. Eine breitere Ausführung des Parkstreifens ist somit nicht erforderlich oder möglich. Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation ist ein leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet, weshalb auch keine erhöhte Rückstaubildungen mit höheren Lärm- und Abgasbelastungen zu erwarten sind. Im Streckenabschnitt zwischen Oswald-Merz-Straße und Wolfsgasse „entfallen“ 6 Pkw-Parkmöglichkeiten und 3 Stellplätze für mot. Zweiräder. Es werden weiterhin 17 Pkw-Parkmöglichkeiten zzgl. 2 Stellplätze an der Ladezone sowie ein Behindertenstellplatz vorgehalten. Dies wird als ausreichend und den örtlichen Rahmenbedingungen als angemessen angesehen. Sollten weitere Maßnahmen aufgrund ggf. drohenden Parkraumangel für Bewohner oder Geschäftsinhabern im Nachgang erforderlich werden, so können ergänzend durch die Straßenverkehrsbehörde weitere Einschränkungen oder Beschränkungen hinsichtlich der Parkraumordnung am Straßenzug oder den angrenzenden Straßen in Betracht gezogen werden (z. B. Bewohnerparken, Parkscheibe),

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Wittelsbacherring Die Mittelinsel sollte nach Auffassung der Verkehrsbehörde verbleiben, da die LSA nicht 24 Stunden in Betrieb ist. Nach 23 Uhr müssten 5 Fahrstreifen ungesichert überquert werden. Im Allgemeinen: Baustellen (geplante Maßnahmen und Notmaßnahmen wie Wasserrohrbrüche) führen künftig zu Vollsperrungen. Es stehen keine adäquaten und leistungsfähigen Umleitungsstrecken zur Verfügung. Neben den haltenden Bussen an Fahrbahnrandhaltestelle wird es aufgrund der einspurigen Verkehrsführung immer wieder zu Verkehrsstockungen kommen z. B. durch Müllabfuhr, Paketdienste, Deutsche Post, Wartung der Leuchten, Kanalinspektionen usw. Ebenso müssen Radfahrer i. d. R. hinter den haltenden Bussen warten oder werden versuchen auf der Fahrbahn am Bus vorbeizukommen (Gefährdung beim Anfahren des Busses). Es erschließt sich aktuell nicht, wo die Radfahrer aus dem westlichen Bereich herkommen, da in der Bamberger Straße keine gesicherte Radführung vorhanden ist und die		dies kann jedoch im Bebauungsplan nicht verbindlich geregelt werden. <u>Zu Wittelsbacherring:</u> Die vorhandene Mittelinsel im Knotenpunktbereich Wittelsbacherring / Bismarckstraße hat eine zu geringe Breite von $\leq 1,5$ m und bietet keinen ausreichenden Schutz (=Scheinsicherheit). Eine Verbreiterung ist umfeld- und platzbedingt nicht möglich. Durch den Entfall der Busbucht verkürzt sich die Querungslänge für den Fußverkehr. Gegenüberliegend an der Südseite des gleichen Knotenpunktes ist bei nahezu identischer Verkehrssituation – zusätzlich mit ergänzender Radverkehrsführung - auch keine Mittelinsel vorhanden oder baulich möglich. Nach aktuellem Informationsstand ist die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Wittelsbacherring / Bismarckstraße (LSA 119) bereits im 24-Stundenbetrieb. Grundsätzlich sind zudem bezüglich der Betriebszeiten Anpassungen jederzeit möglich, insbesondere, wenn dies – wie hier dargelegt - aus Verkehrssicherheitsgesichtspunkten angezeigt ist. <u>Zu Im Allgemeinen:</u> Der Verkehrsraum wird lediglich umgestaltet, bleibt aber in kompletter Breite weiterhin verfügbar. Insofern verändert sich die Situation bei etwaigen Baustellen nur bedingt. Die jeweils erforderlichen baustellenbedingten Einschränkungen sind hierbei stark abhängig von der Art der Baumaßnahme und deren konkreter Lage und Ausprägung. Die pauschale Aussage, dass dies jeweils zu Vollsperrungen führen würde ist insofern nicht nachvollziehbar oder gar zutreffend. Im gesamten Stadtgebiet sind zeitweise immer auch komplette Vollsperrungen von wichtigen (auch einspurigen) Straßenzügen er-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Radfahrer spätestens an der Spitzwegstraße verteilt werden. Gleiches gilt letztendlich stadtauswärts, da auch hier eine Weiterführung für Radfahrer in der Bamberger Straße fehlt. Der Radfahrer muss z.B. in Richtung Westen wieder über die Scheffelstraße auf den Radweg am Mistelbach entlang. Bei der Verringerung der Kurvenradien ist darauf zu achten, dass Busse ohne Mitbenutzung anderer Fahrstreifen abbiegen können. Die indirekten Linksabbieger für den Radverkehr funktionieren nur bei geringer gleichzeitiger Inanspruchnahme.		forderlich. Im betreffenden Verkehrsraum des Plangebietes beträfe dies jedoch im Bedarfsfall ggf. jeweils nur eine Fahrtrichtung. Durch das weitere Hauptverkehrsstraßennetz sind zudem ausreichend leistungsfähige Umleitungsstrecken im Bedarfsfall gegeben, wie auch in der Vergangenheit bereits mehrfach erforderlich und erprobt (z. B. Vollsperrungen Bismarckstraße und Erlanger Straße im Rahmen von Asphaltierungsarbeiten in 2001 oder an der Erlanger Straße zur Behebung eines Gasschadens im Juni 2021 etc.). Zu Verkehrsstockungen kann es aufgrund individuellem (Fehl)Verhalten von Verkehrsteilnehmenden oder anderen Ereignissen jederzeit an allen Straßenzügen kommen, deren individuelle Auswirkungen auch abhängig sind von den jeweils örtlichen Rahmenbedingungen. Durch die vorgesehene Gestaltung – u. a. Berücksichtigung von anforderungsgerechten Fahrstreifenbreiten, Abbiegespuren, Parkstreifen und Ladezonen – können die Auswirkungen etwaig auftretender Stör-Ereignisse ausreichend abgemildert werden. Die Bushaltestelle „Albert-Preu-Straße“ ist als Fahrbahnrandhaltestelle geplant, wobei der Radfahrstreifen im Bereich der Bushaltestelle entsprechend der maßgeblichen technischen Regelwerke und Empfehlungen unterbrochen wird (RASt06 und ERA). Dementsprechend müssen Radfahrende ggf. hinter haltenden Bussen warten oder können, sofern es die Verkehrssituation ermöglicht, den haltenden Bus überholen. Dies ist eine gängige, erprobte Standardlösung für diese Verkehrssituation und im vorhandenen, äußerst beengten, Verkehrsraum die bevorzugte und regelkonforme Maßnahme und wurde im Rahmen des Sicherheitsaudits abgeprüft.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung, d. h. die Radverkehrsinfrastruktur muss erst hergestellt werden, damit diese von Radfahrenden genutzt werden kann; sind Radverkehrsanlagen vorhanden, werden sie auch genutzt. Die geplanten Radverkehrsanlagen im Geltungsbereich des Bebauungsplans bilden wesentliche Abschnitte des Radverkehrsnetzes als Bestandteil des ausgewiesenen Nebenroutennetzes (Hauptrouuten 2. Ordnung) oder wichtige Abschnitte im Zubringer- und Anliegerverkehr und sind dringend erforderlich, um eine sichere Nutzung der entsprechenden Verkehrsräume für Radfahrende gewährleisten zu können sowie ein Grundangebot für die direkten Anlieger schaffen zu können. Gleiches gilt in der Folge dementsprechend für die künftige Gestaltung der Bamberger Straße (zukünftige Planungsmaßnahme). Kurvenradien und Aufstellbereiche wurden entsprechend der technischen Regelwerke eingeplant und die Befahrbarkeit mit Schleppkurvensimulationen geprüft. Die indirekte Linksabbiegemöglichkeit ist lediglich ein zusätzliches Angebot für eher unsichere Radfahrende. Bei entsprechendem Bedarf können im Einzelfall großzügigere Aufstellflächen geschaffen werden.
e)	Der Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Bayreuth e.V. begrüßt die Planung weiterhin. Nicht eingegangen wurde auf einen weiteren Vorschlag im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit, welchen wir hier nochmals aufgreifen möchten: Der Gehwegübergang entlang des Wittelsbacher Ring und die Haltelinien am Ende der Bismarckstr. könnten mehrere Meter in die Kreuzung verschoben werden. Vorteile:	– Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Bayreuth e.V. mit Schreiben vom 15.01.2024 (Aktenzeichen VCD Bismarck- u. Erlangerstraße)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Eine Verschiebung des Gehwegübergangs entlang des Wittelsbacherrings bei Querung der Bismarckstraße ist nicht zwingend erforderlich, jedoch können im Rahmen der Ausführungsplanung ggf. Verbesserungen im Sinne der Einwendung berücksichtigt werden. Die dargestellten Roteinfärbungen sind im Bebauungsplan lediglich Hinweise zur Darstellung für eine bessere

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	- geringere Startgeschwindigkeiten aus der Bismarckstr. am Beginn Grünphase der Kfz bzw. zum Ende des Vorlaufgrüns oder der Grünphase von Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrenden - mehr Aufstellfläche vor LSA Bismarckstr. - kürzere Räumzeiten der Kreuzung Die vorgesehenen Roteinfärbungen für den Radverkehr sollten mit eingefärbtem Asphalt ausgeführt werden. Das nachträglich Aufbringen von roter Farbe führt besonders bei feuchten Verhältnissen zu rutschiger Oberfläche. Insbesondere bei Kurven und starken Bremsen auf diesen Flächen besteht erhöhte Sturzgefahr.		Verständlichkeit der Plandarstellung, jedoch keine Festsetzungen. Die bautechnische Ausführung der Verkehrsanlagen kann nicht verbindlich im Bebauungsplan geregelt werden. Der Hinweis bzw. die Bitte bezüglich der Roteinfärbung ist dementsprechend erst im Rahmen der Ausführungsplanung und baulichen Umsetzung relevant, weshalb der Hinweis an das Tiefbauamt weitergegeben wird.
f)	Eventuell könnte man den breiten Gehweg der Bismarckstraße teilweise zu einem Fuß- und Radweg ändern.	- Privatperson Teufelsgraben mit Schreiben vom 12.12.2023 (ID: 27358)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Der vorhandene Gehweg in der Bismarckstraße entspricht in weiten Teilen insbesondere hinsichtlich der notwendigen Breite nicht den technischen Anforderungen für eine gemeinsame Geh- und Radwegführung. Weiterhin ist die Führungsform als gemeinsamer Geh- und Radweg als nicht anforderungsgerecht unter den gegebenen städtebaulichen und verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen und Zielen sowie unter Beachtung der technischen und rechtlichen Vorgaben zu bewerten. Insbesondere hätte diese Führungsform erhebliche Nachteile für Komfort und Sicherheit des Fußverkehrs.
1.2	Ruhender Verkehr		
a)	Der Parkplatz des Friedhofs ist für die Anzahl der Trauergäste zu klein. Die Parkplatzsuchenden verursachen Rückstau, der bei einer einspurigen Fahrbahn weiter zunehmen wird.	- Privatperson Tirolerstraße mit Schreiben vom	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Das Parkplatzangebot an der Erlanger Straße im Bereich des Stadtfriedhofes bleibt erhalten und wird ergänzt

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		26.12.2023 (ID: 27476) – Privatperson Bambergerstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27714)	durch eine Ladezone. Die Anordnung bzw. Lage der Parkstreifen wird lediglich angepasst, um die verschiedenen Nutzungsansprüche sowie Quell- und Zielbeziehungen der Parkplatznutzenden besser berücksichtigen und mögliche Konflikte weiter reduzieren zu können. Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Ein- oder Ausparkvorgänge durch Kfz sind regelmäßiger Bestandteil des Verkehrsablaufs an Stadtstraßen und haben als kurzzeitige Ereignisse keinen signifikanten Einfluss auf die Verkehrsqualität im Streckenabschnitt. Zusätzlicher Parkraum kann innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans nicht geschaffen werden. Weitergehende Maßnahmen, durch die ggf. zusätzlicher Parkraum für Friedhofsbesucher freigehalten werden könnte, wie z. B. Anordnung von zeitlichen Befristungen (Parkscheibe) können nicht im Bebauungsplan geregelt werden. Dies kann bei Bedarf durch die Straßenverkehrsbehörde geprüft und ggf. angeordnet werden.
b)	Durch die Wegnahme zahlreicher Parkplätze könnte es zu Problemen kommen: Mit dem Wegfall einiger Parkplätze verschärft sich die Parksituation für Kunden, Arbeitende und Bewohner der umliegenden Gebäude deutlich. Bereits jetzt mangelt es an Parkplätzen. Einige Stellplätze werden von Studentenautos in den Semesterferien über Wochen blockiert. Im Bereich des Siebener Platzes, Rupprechtstraße, Hardenbergstraße herrscht bereits Parkplatzknappheit. Die Wegnahme der Parkplätze auf der linken Fahrbahnseite im hinteren Bereich der Bismarckstraße wird die Knappheit weiter verschärfen und vermehrt zu Falschparkern führen, sofern keine neuen Parkflächen geschaffen werden.	– Privatperson Tiroler Straße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 20.12.2023 (ID: 27445) – Privatperson Bambergerstraße mit Schreiben vom	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Für die Umsetzung der Verkehrsraumneugestaltung mit Berücksichtigung anforderungsgerechter und sicherer Rad- und Fußverkehrsanlagen ist teilweise auch die Auflassung bzw. Verschiebung von Park- und Halteflächen erforderlich. Im Bestand sind an der Bismarckstraße und Erlanger Straße (inkl. Siebener Platz) ca. 90-95 Pkw-Park- und Haltemöglichkeiten gegeben (teilweise zeitlich befristet, Ausnutzung abhängig vom individuellen Parkverhalten). Im Bebauungsplan sind in diesen Straßenräumen weiterhin rd. 90 Pkw-Park- und Haltemöglichkeiten berücksichtigt (80 Parkstände - davon 2 aus-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Die Wegnahme der Parkplätze vom Freiheitsplatz bis zum Einmündungsbereich der Erlanger Straße in die Bismarckstraße auf der linken Seite könnte zu Lasten der dort ansässigen Geschäfte gehen. Die nächsten Parkflächen befinden sich in der Justus-Liebig-Straße, die dort jedoch ebenfalls nicht in ausreichender Zahl vorhanden sind.	15.01.2024 (ID: 27714) – Bayerische Landespolizei, Polizeiinspektion Bayreuth-Stadt mit Schreiben vom 12.01.2024	gewiesene Behindertenstellplätze - sowie 10 Haltemöglichkeiten in den vorgesehenen Ladezonen). Dementsprechend ist vorrangig eine gewisse räumliche Verlagerung und Umstrukturierung der Halte- und Parkmöglichkeiten vorgesehen, die auch zu einer besseren Ordnung und Flächenausnutzung beitragen kann. Erhebliche negative Auswirkungen werden dementsprechend nicht erwartet. Die Verlagerung der Straßenrandparkstände im Abschnitt zwischen Freiheitsplatz und Johann-Stumpf-Weg sind zur Berücksichtigung einer regelkonformen Radverkehrsanlage an der Hauptverkehrsstraße zwingend erforderlich.
c)	Es sollen Parkplätze mit E-Ladesäulen in die Planung integriert werden.	– Privatperson mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27646)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Grundsätzlich können bei entsprechender technischer Eignung E-Lademöglichkeiten an gekennzeichneten Parkmöglichkeiten umgesetzt werden. Eine entsprechende Regelung kann jedoch nicht im Rahmen der Bauleitplanung getroffen werden. Dies kann bei entsprechendem Interesse möglicher Betreiber ggf. im Rahmen der Ausführungsplanung und Bauausführung geklärt werden.
d)	Wie können insbesondere gehbehinderte Anlieger ihre Fahrzeuge abstellen oder zumindest zum Ein- und Aussteigen halten?	– Privatperson Friedrich-von-Schiller-Straße mit Schreiben vom 13.12.2023 (ID: 27371)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Im aktuellen Bebauungsplanentwurf sind in diesen Straßenräumen weiterhin rd. 90 Pkw-Park- und Haltemöglichkeiten berücksichtigt (80 Parkstände - davon 2 ausgewiesene Behindertenstellplätze - sowie 10 Haltemöglichkeiten in den vorgesehenen Ladezonen). Dementsprechend ist lediglich eine gewisse räumliche Verlagerung und Umstrukturierung der Halte- und Parkmöglichkeiten vorgesehen, die auch zu einer besseren Ordnung

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			und Flächenausnutzung beitragen soll. Negative Auswirkungen sind dementsprechend nicht zu erwarten.
e)	Die Geschäfte innerhalb der Umbauzone werden benachteiligt, weil es dort keine Parkmöglichkeiten mehr für Kunden geben wird.	– Privatperson Albert-Preu-Straße mit Schreiben vom 28.12.2024 (ID: 27489)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Für die Umsetzung der Verkehrsraumneugestaltung mit Berücksichtigung anforderungsgerechter und sicherer Rad- und Fußverkehrsanlagen ist teilweise die Auflassung bzw. Verschiebung von Park- und Halteflächen erforderlich. Im Bestand sind an der Bismarckstraße und Erlanger Straße (inkl. Siebener Platz) ca. 90-95 Pkw-Park- und Haltemöglichkeiten gegeben (teilweise zeitlich befristet, Ausnutzung abhängig vom individuellen Parkverhalten). Im aktuellen Bebauungsplanentwurf sind in diesen Straßenräumen weiterhin rd. 90 Pkw-Park- und Haltemöglichkeiten berücksichtigt (80 Parkstände - davon 2 ausgewiesene Behindertenstellplätze - sowie 10 Haltemöglichkeiten in den vorgesehenen Ladezonen). Dementsprechend ist lediglich eine gewisse räumliche Verlagerung und Umstrukturierung der Halte- und Parkmöglichkeiten vorgesehen, die auch zu einer besseren Ordnung und Flächenausnutzung beitragen soll. Negative Auswirkungen sind dementsprechend nicht zu erwarten.
f)	Um die Straßen im Stadtgebiet zu entlasten, könnten Park and Ride Parkplätze eingerichtet werden. Pendlerinnen und Pendler parken ihre Fahrzeuge auf Pendlerparkplätzen am Stadtrand und nutzen anschließend den öffentlichen Nahverkehr für die Fortbewegung im innerstädtischen Bereich.	– Privatperson Richard-Wagner-Straße mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27593)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Im Bebauungsplan sind keine Park- und Ride Parkplätze geplant, da diese im Plangebiet stadträumlich nicht zielführend platziert wären. Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches sind nicht Bestandteil des Bebauungsplans.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Die OPNV-Anbindung des westlichen Landkreises wurde zuletzt mit Einführung des 30-min-Taktes gestärkt und hierdurch ein attraktiveres Angebot für einen möglichen Umstieg auf den Bus für Einpendler bereits am Wohnort eröffnet. Weitere Optimierungsmöglichkeiten werden im Rahmen der des Vollzugs der Nahverkehrsplanung (gemeinsam zwischen Stadt und Landkreis Bayreuth) geprüft.
g)	Ab der Bismarckstraße 18 werden die aktuell vorhandenen sechs Stellplätze ersatzlos gestrichen, was für Anwohner katastrophal ist.	– Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 20.12.2023 (ID: 27445)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Im Bebauungsplan sind im betreffenden Bereich der Bismarckstraße weiterhin Stellplätze vorgesehen, die teilweise als Ladezone (tagsüber nur eingeschränktes Halten möglich) ausgewiesen werden sollen. Sollten weitere Maßnahmen aufgrund drohenden Parkraum-mangel für Bewohner oder Geschäftsinhabern erforderlich werden, so können ergänzend durch die Straßenverkehrsbehörde weitere Einschränkungen oder Beschränkungen hinsichtlich der Parkraumordnung am Straßenzug oder den angrenzenden Straßen in Betracht gezogen werden (z. B. Bewohnerparken, Parkscheibe), dies kann jedoch im Bebauungsplan nicht verbindlich geregelt werden.
h)	Die geplanten Park- und Ladezonen werden dem Bedarf für Gewerbe und Anwohner nicht gerecht.	– Privatperson Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27649)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Um mögliche Konflikte durch Lade- und Lieferverkehr zu vermeiden, wurden an der Bismarckstraße 18 ½ und Erlanger Straße 69-71 und 30-32 im Bebauungsplangebiet Ladezonen eingeplant. Grundsätzlich besteht jedoch kein Anspruch auf Park- oder Ladeflächen im öffentlichen Verkehrsraum. Sollten weitere Maßnahmen

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			aufgrund drohenden Parkraumangel für Bewohner o-der Geschäftsinhabern erforderlich werden, so können ergänzend durch die Straßenverkehrsbehörde weitere Einschränkungen oder Beschränkungen hinsichtlich der Parkraumordnung am Straßenzug oder den angrenzenden Straßen in Betracht gezogen werden (z. B. Bewohnerparken, Parkscheibe), dies kann jedoch im Bebauungsplan nicht verbindlich geregelt werden.
i)	Im zuletzt im Jahr 2022 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung übermittelten Entwurf (in der Fassung vom 24.01.2022) wurden nördlich der Erlanger Straße / westlich der Zufahrt zur Aussegnungshalle (südlich der Flst. Nr. 1607/3) mehrere Längsparkplätze ausgewiesen. Wie bei gemeinsamen Ortsterminen besprochen, fand diese Planung unsere Zustimmung. Insofern war hier keine Stellungnahme unsererseits angezeigt. Im nunmehr im Rahmen des Verfahrens nach § 4 Abs. 2 vorgelegten Planentwurf (Fassung vom 28.09.2023) sind diese Längsparkplätze entfallen. Stattdessen werden Längsparkplätze in deutlich reduzierter Form (teilweise als „Ladezone“) auf der gegenüberliegenden Seite (bei den Häusern Erlanger Straße 63 – 71) vorgesehen. Wie der Stadt Bayreuth bekannt ist, kommt es – insbesondere bei größeren Beerdigungen auf dem Stadtfriedhof – immer wieder zu Problemen mit verfügbaren Stellplätzen im Umfeld dieses wichtigen innerstädtischen Friedhofs. Die bereits angedachte (und im Plan teilweise dargestellte) Neugestaltung der Parkplatzflächen vor der Aussegnungshalle wird – wie gemeinsam besprochen – wohl keine (wesentliche) Erhöhung der verfügbaren Stellplatzanzahl erbringen, insbesondere da die Breite der vorhandenen Stellplätze vergrößert werden muss.	– Evang.-Luth. Kirchengemeindeamt, Gesamt-kirchenverwaltung mit Schreiben vom 10.01.2024	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Das Parkplatzangebot an der Erlanger Straße im Bereich des Stadtfriedhofes bleibt erhalten und wird ergänzt durch eine Ladezone. Die Anordnung bzw. Lage der Parkstreifen wird lediglich angepasst, um die verschiedenen Nutzungsansprüche sowie Quell- und Zielbeziehungen der Parkplatznutzenden besser berücksichtigen und mögliche Konflikte weiter reduzieren zu können. Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Ein- oder Ausparkvorgänge durch Kfz sind regelmäßiger Bestandteil des Verkehrsablaufs an Stadtstraßen und haben als kurzzeitige Ereignisse keinen signifikanten Einfluss auf die Verkehrsqualität im Streckenabschnitt. Zusätzlicher Parkraum kann innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans nicht geschaffen werden. Weitergehende Maßnahmen, durch die ggf. zusätzlicher Parkraum für Friedhofsbesucher freigehalten werden könnte, wie z. B. Anordnung von zeitlichen Befristungen (Parkscheibe) können nicht im Bebauungsplan geregelt werden. Diese können bei Bedarf durch die Straßenverkehrsbehörde geprüft und ggf.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Da der Betrieb des Friedhofes zugleich kommunale Aufgaben betrifft, sollte eine Verbesserung dieser Situation – insbesondere, wenn sie sich durch diese Umplanung des Verkehrsraumes derzeit so unmittelbar anbietet – nicht nur im Interesse der Gesamtkirchengemeinde, sondern gleichermaßen auch im Interesse der Stadt sein und insofern unbedingt vorgesehen werden. Die Gesamtkirchengemeinde fordert insofern, die im Entwurf vom 24.01.2022 dargestellten Längsparkplätze südlich der Flst. Nr. 1607/3 beizubehalten.		angeordnet werden. Negative Auswirkungen sind dementsprechend nicht zu erwarten.
j)	Die kommunale Behindertenbeauftragte der Stadt Bayreuth, Frau Bettina Wurzel begrüßt die Planung für eine zukunfts-fähige und anforderungsgerechte verkehrliche Gestaltung der Bismarckstraße und der Erlanger Straße. Gleichzeitig ist die geplante Maßnahme als zentraler Beitrag zur Stärkung umweltgerechter Verkehre gesehen und optimiert die Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV. Natürlich stehen die Belange des Radverkehrs im Vordergrund, trotzdem sollten auch den Belangen von Menschen mit Handicap Rechnung getragen werden. Bei der Gestaltung ist allgemein folgendes zu beachten: Das primäre Ziel "barrierefreier Verkehrsräume" ist - die Verkehrssicherheit zu erhöhen, - in der Planungs- und Ausführungsphase alle Verkehrsarten wie motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr aufeinander abzustimmen - Markierungen kontrastreich gestalten Nach Einsicht in den Plänen ist uns vorab ein Punkt aufgefallen (siehe Anlage 1). Wir bitten den Behindertenbeirat, den Blindenbund sowie die Behindertenbeauftragten die weiteren Planungen mit einzubeziehen.	– Stadt Bayreuth: Behindertenbeauftragte mit Schreiben vom 11.12.2023 (Aktenzeichen: SIWI)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Der Behindertenparkplatz vor der Bismarckstraße 12 wurde entsprechend den technischen Anforderungen eingeplant und notwendige Anpassungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit vorgenommen. Die einschlägigen bautechnischen Vorgaben bezüglich der barrierefreien Gestaltung der öffentlichen Verkehrsräume sind bei der konkreten Bauausführung zu berücksichtigen. Die notwendige Bewegungsfläche – ergänzend zur dargestellten Stellplatzfläche wird durch den Sicherheits-trennstreifen / Schrammbord / Nebenflächen gewährleistet. D. h. die geforderte Aufstellfläche von 3,5 x 7 m wurde bereits berücksichtigt.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	1. Behindertenparkplatz Bismarckstraße 12 Vor dem Anwesen Bismarckstraße 12, ist wie bisher ein Behindertenparkplatz, Fahrtrichtung links, vorgesehen. Der bisherige Straßenverlauf verlief über zwei Spuren, in Richtung Innenstadt. Eine Geschwindigkeit von 50 km/h war zulässig. Der Entwurf sieht eine Verengung auf einen Fahrstreifen in Richtung Innenstadt vor. Die Fahrbahnbreite wird mit 3,75 Metern angegeben. Für den vorgesehenen Behindertenparkplatz ist im Entwurf nur eine Fläche von 2,00 Metern Breite und ca. 8,25 Meter Länge vorgesehen. Dies entspricht nicht den gesetzlichen Empfehlungen. Eine Anpassung wie folgt ist sicher realistisch umsetzbar: Der hier abgebildete Behindertenparkplatz entspricht der Empfehlung von DIN 18040-3. Durch seine Maße: 7 Meter Länge, 3,50 Meter Breite kommt es zu keiner Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs. Sollte der Platz vor dem Anwesen 12 nicht ausreichend sein, wäre sicher eine Verlegung vor das Anwesen 14/16 in dieser Form denkbar.		
k)	Es gäbe die Möglichkeit, im Abschnitt Bismarckstraße zwischen Einmündung Erlanger Straße und Siebener Platz, den gesamten Parkstreifen auf die andere Fahrbahnseite zu verlagern. Wir sehen Vorteile mit zusätzlichen Verschwenkungen, welche tendenziell geschwindigkeitsreduzierend wirken. Des Weiteren gäbe es damit eine größere Anzahl an Längspark-Stellflächen auf in Fahrtrichtung rechter Seite, welche von den meisten Fahrzeuglenkern sicherer beherrscht werden. Wir bitten um Prüfung.	– Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Bayreuth e.V. mit Schreiben vom 15.01.2024 (Aktenzeichen VCD Bismarck-u. Erlangerstraße)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Bei einer Verlagerung des Parkstreifens auf die Südseite könnten aufgrund der höheren Anzahl bzw. weiträumigeren Ausprägung von Grundstückszu- und ausfahrten im möglichen Anordnungsbereich weniger Parkmöglichkeiten berücksichtigt werden. Aufgrund der deutlich höheren Einwohnerdichte auf der Südseite und entsprechend höherer Ein- und Ausfahrtfrequenz an den Grundstückszu- bzw. ausfahrten wäre zudem das Konflikt- und Gefährdungspotenzial von Sichtbehinderungen durch

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			parkende Pkw grundsätzlich nochmals höher. Eine Verschwenkung bzw. Versatz der Parkstandanordnungen würde zu einer weiteren deutlichen Reduzierung von Parkmöglichkeiten führen, da zusätzlich im Versatzbereich zur Gewährleistung der Befahrbarkeit (u. a. auch durch Schwerverkehr) keine Parkmöglichkeiten angeordnet werden könnten. Das „Linksparken“ ist in diesem Streckenabschnitt gewohnte und langjährige Praxis, weshalb keine Probleme aufgrund der linksseitigen Parkstreifenanordnung zu erwarten sind.
1.3	MIV		
a)	Das Verkehrsaufkommen in der Bismarckstraße und Erlanger Straße ist bereits jetzt sehr hoch. Beide hoch frequentierten Hauptverkehrsadern werden als zweispurige Straßen gebraucht.	– Privatperson Narzissenweg mit Schreiben vom 10.12.2024 (ID: 27319) – Privatperson Schumannstraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27344) – Privatperson Donndorfer Straße mit Schreiben vom 10.12.2023 (ID: 27321)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen und der teilweisen Rücknahme der Zweispurigkeit kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine signifikanten Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt.
b)	In den Spitzenstunden im Berufsverkehr staut es sich bereits jetzt in beide Richtungen. Es wird befürchtet, dass nach der Verwirklichung der einspurigen Fahrbahn die Stauungen zunehmen werden.	– Privatperson Justus-Liebig-Straße mit Schreiben vom 12.12.2023 (ID: 27357)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Funckstraße mit Schreiben vom 06.01.2024 (ID: 27573) – Privatperson Oschenberg mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27505) – Gemeinde Geesees im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27630) – Privatperson Tiroler Straße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476) – Privatperson Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27339) – Stadt Hollfeld im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628)	gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine signifikanten Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Eine erhebliche Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Die möglichen Reisezeitverluste zu den Spitzenstunden, d. h. auch im Pendlerverkehr, sind verträglich und zumutbar. Der Umweltverbund (insbesondere der Fahrrad- und Busverkehr) soll weiter gestärkt werden, um zudem Anreize und eine Alternative zum Pkw bieten zu können. Arbeitsplätze und zentrale Versorgungseinrichtungen sowie das Umland sind gleichermaßen wie im aktuellen Bestand zu erreichen (keine Einschränkung von Fahrbeziehungen, Nachweis der Leistungsfähigkeit s.o.).

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Gemeinde Aufseß im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628) – Gemeinde Plankenfels im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628) – Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27495) – Gemeinde Mittelbach im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27640) – Privatperson Albert-Preu-Straße mit Schreiben vom 28.12.2024 (ID: 27489) – Privatperson Eichenlohe mit	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27500) – Privatperson Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27508) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27666) – Privatperson Lisztstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27679) – Privatperson Zeppelinstraße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27494) – Privatperson Rupprechtstraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27338)	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
c)	Das zum Umbau erstellte Verkehrsgutachten bescheinigt dem motorisierten Individualverkehr nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen nur noch die Qualitätsstufe D. Diese ist wie folgt charakterisiert: <i>„Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt.“</i> Auch das Verkehrsgutachten zeigt für die Bismarckstraße im Planfall für die morgendliche Spitzenbelastung einen Abfall der Qualität des Verkehrsablaufs von Stufe B auf Stufe D auf, was letztlich eine Verdopplung der mittleren Wartezeiten bedeutet. Eine "zukunftsfähige und anforderungsgerechte verkehrliche Gestaltung" gemäß Zielintention der Stadt kann darin nicht erkannt werden.	- Regierung von Oberfranken-Sachgebiet 24-Raumordnung, Landes- und Regionalplanung mit Schreiben vom 15.01.2024 (Aktenzeichen: 8314.3-22) - Privatperson Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27649)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist mit der vorliegenden Planung einer Verkehrsraumneugestaltung ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden. Eine erhebliche Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Die möglichen Reisezeitverluste zu den Spitzenstunden, d. h. auch im Pendlerverkehr, sind verträglich und zumutbar. Die prognostizierte Verkehrsqualität für den motorisierten Individualverkehr von mindestens einer Qualitätsstufe von QSV D entspricht dem Einführungserlass des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen aus dem Jahr 2015. Aus diesem Einführungserlass geht die Bitte hervor, bei Neu-, Um- und Ausbau mindestens QSV D zu gewährleisten. Die Planung berücksichtigt diese Anforderung vollumfänglich. Dass die QSV D aus Sicht des Einführungserlasses eine ausreichende Verkehrsqualität darstellt, ergibt sich auch daraus, dass bei Neubauvorhaben, sofern sich eine QSV von besser als D ergibt, nachgewiesen werden soll, dass keine sparsamere Variante, die mit den Vorgaben für die zugrundeliegende Straßenkategorie verträglich ist, dazu in der Lage ist die QSV D zu erreichen.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Die Zielvorgaben für die Leistungsfähigkeit und notwendige Verkehrsqualitäten entsprechend den einschlägigen technischen Regelwerken (HBS, E-Klima), diese werden somit eingehalten. Die Hauptverkehrsstraßen Bismarckstraße und Erlanger Straßen werden demnach durch die Umplanung ihrer zugewiesenen Verkehrsfunktion deutlich besser gerecht, da sie <u>für alle Verkehrsarten gleichermaßen</u> sicher <u>und</u> leistungsfähig ausgebaut werden.
1.4	Lieferverkehr		
a)	Es wird befürchtet, dass die Paketliefersdienste in Zukunft keine Möglichkeiten mehr zum Parken haben, ohne den Verkehr zu blockieren. Außerdem sind nicht genügend Seitenstreifen zum Ausweichen geplant, sodass die Zusteller zu viel Zeit beim Zustellen verlieren. Die Handwerksbetriebe sind auf flexibel einsetzbare Fahrzeuge angewiesen und die Mobilität durch eine Fahrbahnverengung nicht beeinträchtigt werden darf. Die Belieferung und Zugänglichkeit der Unternehmensstandorte sowie der Kunden muss sichergestellt sein ohne die Verkehrssicherheit zu vernachlässigen.	– Privatperson Justus-Liebig-Straße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27347) – Privatperson Tiroler Straße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476) – Privatperson Altmühlstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27681) – Privatperson Rupprechtstraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27338)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Im Bebauungsplan sind an der Erlanger Straße in zwei relevanten Bereichen und in der Bismarckstraße an einem Standort „Ladezonen“ vorgesehen, die mindestens in den Hauptverkehrszeiten für entsprechende Lade- und Liefervorgänge vorgehalten werden sollen, um mögliche Konflikte zu minimieren bzw. zu vermeiden. Sollte die weitere Ausweisung von Ladezonen etc. erforderlich oder sinnvoll werden, so können bei Bedarf ergänzend durch die Straßenverkehrsbehörde weitere Einschränkungen oder Beschränkungen hinsichtlich der Parkraumordnung am Straßenzug oder den angrenzenden Straßen in Betracht gezogen werden (z. B. eingeschränkte Halteverbote; zeitliche Befristungen der Parkstände), dies kann jedoch im Bebauungsplan nicht abschließend und verbindlich geregelt werden und sollte sich am späteren tatsächlichen Bedarf orientieren. Die Anfahrbarkeit der anliegenden Grundstücke, d. h. auch die Belieferung und Zugänglichkeit der Gewerbe- und Unternehmensstandorte, ist auch bei Umsetzung des Bebauungsplans jederzeit sichergestellt und uneingeschränkt möglich. Die Planung wurde im

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 20.12.2023 (ID: 27445) – Handwerkskammer Oberfranken mit Schreiben vom 11.01.2024	Rahmen eines Sicherheitsaudits überprüft. Die Hinweise sind soweit wie möglich im Bebauungsplan berücksichtigt und ein sicherer Verkehrsablauf gewährleistet.
b)	Die Lieferfahrzeuge können die ausgewiesenen Lieferzonen häufig nicht nutzen, da die Wege zu den Zielhäusern zu weit sind.	– Privatperson Tiroler Straße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Im Bebauungsplan sind an der Erlanger Straße in zwei relevanten Bereichen und in der Bismarckstraße an einem „Ladezonen“ vorgesehen, die mindestens in den Hauptverkehrszeiten für entsprechende Lade- und Liefervorgänge vorgehalten werden sollen, um mögliche Konflikte zu minimieren bzw. zu vermeiden. Sollte die weitere Ausweisung von Ladezonen etc. erforderlich oder sinnvoll werden, so können bei Bedarf ergänzend durch die Straßenverkehrsbehörde weitere Einschränkungen oder Beschränkungen hinsichtlich der Parkraumordnung am Straßenzug oder den angrenzenden Straßen in Betracht gezogen werden (z. B. eingeschränkte Halteverbote; zeitliche Befristungen der Parkstände), dies kann jedoch im Bebauungsplan nicht abschließend und verbindlich geregelt werden und sollte sich am späteren tatsächlichen Bedarf orientieren.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
c)	Die gesamte Planung ist darauf ausgelegt, dass immer genug freie Parkplätze zur Verfügung stehen, damit Entsorgungsfahrzeuge und Lieferdienste diese zum Ausweichen nutzen können. Bereits jetzt sind freie Parkplätze eine Seltenheit. Insbesondere die Situation, dass drei freie Parkplätze hintereinander frei sind- die die Dienstleister zum Ausweichen brauchen- werden keinen Regelfall darstellen. Rettungsfahrzeuge werden bei Notfällen keine Parkplätze suchen, sondern auf der Straße stehen bleiben.	– Privatperson mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27646)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Im Bebauungsplan sind an der Erlanger Straße in zwei relevanten Bereichen und in der Bismarckstraße an einem Standort „Ladezonen“ vorgesehen, die mindestens in den Hauptverkehrszeiten für entsprechende Lade- und Liefervorgänge vorgehalten werden sollen, um mögliche Konflikte zu minimieren bzw. zu vermeiden. Sollte die weitere Ausweisung von Ladezonen etc. erforderlich oder sinnvoll werden, so können bei Bedarf ergänzend durch die Straßenverkehrsbehörde weitere Einschränkungen oder Beschränkungen hinsichtlich der Parkraumordnung am Straßenzug oder den angrenzenden Straßen in Betracht gezogen werden (z. B. eingeschränkte Halteverbote; zeitliche Befristungen der Parkstände), dies kann jedoch im Bebauungsplan nicht abschließend und verbindlich geregelt werden und sollte sich am späteren tatsächlichen Bedarf orientieren. Es können im Bedarfs- und Ausnahmefall bei Einsätzen des Rettungsdienstes und der Polizei entlang der Straßenzüge Erlanger Straße und Bismarckstraße zahlreiche Ausweichmöglichkeiten genutzt werden, wodurch jederzeit eine ausreichende Fahrgasse für die Rettungs- und Einsatzfahrzeuge durch die Verkehrsteilnehmenden freigemacht werden kann (z. B. an zahlreichen Grundstückszufahrten, Einmündungen, Abbiegestreifen, Parkstreifen, Ladezonen, ggf. auch durch kurzzeitige Auffahrt auf den Sicherheitstrennstreifen und evtl. des Radfahrstreifens bzw. des Geh- oder Radweges).

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
d)	Wie werden Lieferungen zu den Anliegern (z.B. größere Umzüge) gehandhabt? Es besteht das Problem, dass Bewohnerinnen und Bewohner zum Be- und Entladen und zum Parken nicht mehr vor ihrem Grundstück parken können, da der Radweg dort verlaufen wird (Bismarckstraße 16 u. 18).	– Privatperson Friedrich-von-Schiller-Straße mit Schreiben vom 13.12.2023 (ID: 27371) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 20.12.2023 (ID: 27445)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Im Bereich der Bismarckstraße 12-18 sind weiterhin Parkmöglichkeiten vorhanden. Im gesamten Planungsgebiet können, mit teilweise Verschiebungen, der Großteil der Parkplätze erhalten bleiben. Im Bebauungsplan sind an der Erlanger Straße in zwei relevanten Bereichen und in der Bismarckstraße an einem Standort „Ladezonen“ vorgesehen, die mindestens in den Hauptverkehrszeiten für entsprechende Lade- und Liefervorgänge vorgehalten werden sollen, um mögliche Konflikte zu minimieren bzw. zu vermeiden. Sollte die weitere Ausweisung von Ladezonen etc. erforderlich oder sinnvoll werden, so können bei Bedarf ergänzend durch die Straßenverkehrsbehörde weitere Einschränkungen oder Beschränkungen hinsichtlich der Parkraumordnung am Straßenzug oder den angrenzenden Straßen in Betracht gezogen werden (z. B. eingeschränkte Halteverbote; zeitliche Befristungen der Parkstände), dies kann jedoch im Bebauungsplan nicht abschließend und verbindlich geregelt werden und sollte sich am späteren tatsächlichen Bedarf orientieren. Bei Umzügen etc. kann zudem jederzeit eine Halteverbotsregelung beim Straßenverkehrsamt beantragt werden, um die entsprechenden Stellplätze/Ladezonen hierfür zu reservieren.
1.5	Busverkehr		
a)	Es soll geprüft werden, ob eine gemeinsame Bus- und Fahrradspur oder alternativ in eine Busspur, die - wie in anderen Ländern bereits üblich - auch von Privat-Kfz mit mehr als 2 Insassen genutzt werden kann - umgewidmet werden kann.	– Privatperson Hühlweg mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27647)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung:

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Hier wäre vermutlich eine kreative Lösung der Ampelregelung in der Einmündung Bismarckstraße/Wittelsbacher Ring notwendig, z. B. durch eine eigene Bus-Ampelphase zum Linkseinbiegen in den Wittelsbacher Ring. Allenfalls in der Erlanger Straße könnte – wegen der Einschränkungen durch die Fußwegeüberquerung im Einmündungsbereich in die Bismarckstraße - ggf. die Umwandlung einer Fahrspur in eine gemeinsame Bus- und Fahrradspur angedacht werden. Ggf. könnte in Gegenrichtung die von Eckersdorf kommende einspurige Verkehrsführung stadteinwärts bis Einmündung der Erlanger Straße fortgeführt werden.	– Privatperson Finkenweg mit Schreiben vom 09.12.2023 (ID: 27309)	Die planerisch und verkehrsrechtlich gegebene Option einer Umweltspur (Bus- und Fahrradspur) wurde frühzeitig im Planungsprozess abgeprüft, ist jedoch aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen und abzusehenden signifikanten Leistungsfähigkeitseinschränkungen für den motorisierten Individualverkehr (u. a. durch den zwangsläufigen Wegfall von Abbiegespuren) sowie der nicht möglichen Einbindung einer gegenläufigen Radführung keine zielführende Planungsoption. Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstauabildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Eine erhebliche Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Die möglichen Reisezeitverluste zu den Spitzenstunden, d. h. auch im Pendlerverkehr, sind verträglich und zumutbar.
b)	Die Infrastrukturen des ÖPNV (auch von außerhalb) sollten ausgebaut werden und Taktungen an die Berufs- und Schulzeiten angepasst werden. Es existieren keinerlei Zugverbindungen aus dem westlichen Landkreis in die Stadt, die Busverbindungen sind nicht ideal getaktet und die Stadt Bayreuth verfügt über keinen Pendlerparkplatz mit entsprechend guter Busanbindung in alle Teile von Bayreuth.	– Privatperson mit Schreiben vom 03.01.2024 (ID: 27639) – Stadt Hollfeld im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Die ÖPNV-Anbindung des westlichen Landkreises wurde zuletzt mit Einführung des 30-min-Taktes gestärkt und hierdurch ein attraktiveres Angebot auch für einen möglichen Umstieg auf den Bus für Einpendler be-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Damit der ÖPNV eine wirkliche Alternative für Pendlerinnen und Pendler werden kann, die nicht das ganze Jahr über auf das Fahrrad umsteigen können, muss dieser engtaktiger geplant werden.	11.01.2024 (ID: 27628) – Gemeinde Aufseß im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628) – Gemeinde Planenfels im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628) – Privatperson Richard-Wagner-Straße mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27593)	reits am Wohnort eröffnet. Weitere Optimierungsmöglichkeiten werden im Rahmen der des Vollzugs der Nahverkehrsplanung (gemeinsam zwischen Stadt und Landkreis Bayreuth) geprüft.
c)	Durch die vermehrten Stauungen in der Bismarckstraße und Erlanger Straße wird es zu der Nutzung von Ausweichrouten kommen (über Neckarstraße, 99 Gärten, Kulmbacher Straße). Folglich werden diese Straßen ebenfalls überlastet und die VGN- und Stadtbusse können ihren 20-Minuten Takt nicht mehr einhalten. Insgesamt sind davon fünf Linien betroffen.	– Privatperson Gartenweg mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27498)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr und auch der Linienverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine signifikanten Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstauabildungen zu erwarten sind. An

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Somit ist keine Erhöhung der Staugefahr und der Nutzung von Ausweichrouten zu befürchten. Eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Zudem wird entsprechend der Gutachten im Bebauungsplan bei den Haltestellen „Humboldtstraße“ und „Stadtfriedhof“ der Fahrverkehr hinter ggf. haltenden Bussen geführt, sodass der Busverkehr hier bevorrechtigt ist. Hierdurch wird im Bedarfsfall der Bus entsprechend automatisch zum „Pulkführer“ am nachfolgenden Knotenpunkt. Damit kann ein anforderungsgerechter Verkehrsablauf für den ÖPNV sichergestellt werden (Förderung ÖPNV). Gleichzeitig wird mit der vorliegenden Planung gemäß Bebauungsplanentwurf ein insgesamt leistungsfähiges Verkehrssystem mit deutlichen Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet. Die Auswertung zu möglichen Ausweichrouten entsprechend Fahrtzeitanalyse zeigen, dass es im Umfeld bereits im Bestand verschiedene Alternativrouten mit insgesamt vergleichbaren Fahrtzeiten gibt, jedoch kaum bzw. allenfalls geringfügige Verkehrsverlagerungen durch die Verkehrsraumneugestaltung zu erwarten sind.
d)	In Berlin wird die Lösung „Pulkführer“ in einigen Straßen angewendet. Das System funktioniert, wenn beide Türen des Busses geöffnet werden, sodass die Passagiere schnell ein- und aussteigen können. Die Lösung „Bus hält auf Radweg und Autos fahren vorbei“ ist ebenfalls unproblematisch, wenn der Radverkehr nicht sehr dicht ist (in Bayreuth nicht zu erwarten).	– Privatperson Wittelsbacher-ring mit Schreiben vom 06.11.2023 (ID: 27637)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Entsprechend der Gutachten wird bei den Haltestellen „Humboldt-straße“ und „Stadtfriedhof“ der Fahrverkehr hinter ggf. haltenden Bussen geführt, sodass dieser warten muss. Hierdurch wird im Bedarfsfall der Bus ent-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			sprechend automatisch zum „Pulkkführer“ am nachfolgenden Knotenpunkt. Damit kann ein anforderungsgerechter Verkehrsablauf für den ÖPNV sichergestellt werden (Förderung ÖPNV). Gleichzeitig wird mit der vorliegenden Planung gemäß Bebauungsplanentwurf ein insgesamt leistungsfähiges Verkehrssystem mit deutlichen Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet. Die Bushaltestelle „Albert-Preu-Straße“ ist als Fahrbahnrandhaltestelle geplant. Die Warte- und Aufstellfläche wird deutlich nach Süden vergrößert, wodurch insbesondere die Sichtbeziehungen von und auf bevorrechtigte Verkehrsteilnehmende auf der Erlanger Straße deutlich verbessert werden. Der Radfahrstreifen wird im Bereich der Bushaltestelle entsprechend der maßgeblichen technischen Regelwerke und Empfehlungen unterbrochen (RASt06 und ERA). Dementsprechend müssen Radfahrende ggf. hinter haltenden Bussen warten oder können, sofern es die Verkehrssituation ermöglicht, den haltenden Bus überholen. Dies ist eine gängige, erprobte Standardlösung für diese Verkehrssituation und im vorhandenen, äußerst beengten, Verkehrsraum die bevorzugte und regelkonforme Maßnahme.
e)	Allgemein: - Die Umgestaltung der Straßenzüge darf nicht zu längeren Gesamtfahrzeiten der dort verkehrenden Buslinien führen. Insbesondere die zeitlich kritischen Linien 305 und 306 dürfen keine Zeitverluste erleiden. Andernfalls müsste diese mit zusätzlichem Personaleinsatz und entsprechend Mehrkosten im Betrieb kompensiert werden oder das Fahrtenangebot reduziert werden. Im Gegenteil sind Fahrzeitgewinne anzustreben, um die teils schwierige Pünktlichkeitssituation auf diesen beiden Linien zu stabilisieren.	- Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH mit Schreiben vom 15.01.2024	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Anpassung der Plandarstellung an der Haltestelle „Stadtfriedhof“ wurde vorgenommen. Begründung: Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr und auch der Linienverkehr

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	- Daher sind an allen LSA möglichst gute Bevorrechtigungen für den Busverkehr vorzusehen, die bei der Neuplanung der LSA bzw. Umplanung bestehender LSA direkt mit implementiert werden müssen, um sofort einsatzbereit zu sein. Die technische Umsetzung ist dabei frühzeitig mit uns abzustimmen. - Zu berücksichtigen ist LSA-Vorrang auch für die Linien 303/307 stadtauswärts (Rechtabbiegen in Carl-Burger-Straße) und 309 stadtauswärts (Rechtsabbiegen in Scheffelstraße), die heute mittels freier Rechtsabbieger beschleunigt sind und diese Option künftig verlieren. Haltestellen: - Da auf beiden Achsen regelmäßig fahrplanmäßig mehrere Busse zugleich unterwegs sind und bei der im NVP angedachten Führung der Regionalbusse über beide Achsen diese Konstellation noch öfter auftreten kann, bitten wir zu prüfen, wo die Haltestellenlänge noch erweitert werden kann. Dringend wünschenswerte Mindestlänge ist, dass hinter einem ersten 12-Meter-Bus noch ein zweiter 12-Meter-Bus mit beiden Türen zum Fahrgastwechsel halten kann (somit 20 Meter), um die zeitgleiche Abfertigung von zwei Bussen zu ermöglichen. Angesichts perspektivischen Gelenkbuseinsatz auf diesen Achsen sollte, wo städtebaulich möglich, noch großzügiger geplant werden. Denkbar erscheinen hier als Maßnahmen z.B.: ○ Stadtfriedhof: Verlegung des Haltebalkens nach Südwesten bis auf Höhe Hardenbergstraße ○ Siebener Platz stadteinwärts: Kürzung des Grünstreifens westlich der Haltestelle Haltestelle Wittelsbacher Ring stadtauswärts (Richtung Universität):		kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine signifikanten Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Zudem wird entsprechend der Gutachten im Bebauungsplan bei den Haltestellen „Humboldtstraße“ und „Stadtfriedhof“ der Fahrverkehr hinter ggf. haltenden Bussen geführt, sodass der Busverkehr hier bevorrechtigt ist. Hierdurch wird im Bedarfsfall der Bus entsprechend automatisch zum „Pulkführer“ am nachfolgenden Knotenpunkt. Damit kann ein anforderungsgerechter Verkehrsablauf für den ÖPNV sichergestellt werden (Förderung ÖPNV). Gleichzeitig wird mit der vorliegenden Planung gemäß Bebauungsplanentwurf ein insgesamt leistungsfähiges Verkehrssystem mit deutlichen Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet. Die Lichtsignalanlagensteuerung kann nicht verbindlich im Bebauungsplan festgelegt werden, sondern ist Bestandteil der nachfolgenden Ausführungsplanung und der weiteren Projektrealisierung. Die Anforderung der Berücksichtigung einer weiteren Busbeschleunigung wird jedoch grundsätzlich unterstützt und soll Berücksichtigung in der weiteren Umsetzung finden. Zu Haltestellen: An der Haltestelle „Stadtfriedhof“ wurde die Darstellung des Haltestellenbereiches (Fahrbahnmarkierung) auf 20 m angepasst. Die Haltestellen „Siebener Platz“ und „Albert-Preu-Straße“ haben bereits eine dargestellte Aufstelllänge von jeweils 20 m. Die Darstellung des Wetterunterstands an der Haltestelle „Wittelsbacherring“

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	- Ausstattung mit Wartehäuschen wünschenswert aufgrund beträchtlicher Einsteigerzahlen in Richtung Universität - Bei LSA-Schaltung zu berücksichtigen: Bus fordert möglichst im Herannahen grün an, so dass beim Erreichen der Haltestelle der vorausfahrende IV bereits die Kreuzung passiert hat und somit die Haltestelle angefahren werden kann (wartet IV bei rot an der LSA könnte Haltestelle nicht bedient werden!). Grünphase muss dann zwingend so lang sein, dass der Bus nach Abwicklung des Fahrgastwechsels die Kreuzung noch in derselben Phase passieren kann. In jedem Fall vermieden werden muss die Konstellation (1) Bus wartet hinter IV an der roten LSA, kann Haltestelle noch nicht bedienen (2) Bus zieht bei grün zur Haltestelle vor, Fahrgastwechsel (3) Bei Schließen der Türen ist LSA bereits wieder rot, Bus muss zweite Rotphase an derselben LSA abwarten. Haltestelle Freiheitsplatz stadteinwärts: - Bedingt durch die nur noch einspurige MIV-Führung über die Kreuzung können in der Bamberger Straße aus Richtung Meyernberg längere Rückstaus auftreten als heute. Bei der aktuellen Lage der Haltestelle ist zu erwarten, dass bei hohem IV-Aufkommen der Bus (Pulkführer ab Haltestelle Geseeser Weg) überholt wird und so seine Pole-Position und damit ggf. Grünphase verliert. Daher ist eine Verlegung der Haltestelle nach Osten zu prüfen, ggf. auch eine Zusammenlegung mit der Haltestelle Geseeser Weg (Auflösung der heute sehr kurzen Haltestellenfolge entlang der Bamberger Straße und Beschleunigung des Busverkehrs). Diese angedachte Maßnahme liegt außerhalb des Planungsbereichs und muss damit zu diesem Zeitpunkt noch nicht entschieden werden, sollte aber gedanklich mitgenommen werden.		(stadtauswärts)“ wurde als Hinweis zur Darstellung ergänzt, ist jedoch im Bebauungsplan keine verbindliche Festsetzung. D. h. die Haltestellenausstattungen sind in einem unabhängigen Abstimmungsprozess festzulegen. Die Haltestelle „Freiheitsplatz“ liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans. Etwaige Überlegungen zu Haltestellenverlegungen oder –zusammenlegungen werden deshalb in einem unabhängigen Planungsprozess abgestimmt. Eine barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen im Plangebiet wird angestrebt und soll im weiteren Planungsprozess bzw. im Rahmen der baulichen Umsetzung Berücksichtigung finden.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Grundsätzlich sind die Haltestelle natürlich barrierefrei auszubauen		
1.6	Fußgänger		
a)	Mitarbeitende und Besucher der Geschäfte und Parkende gegenüber des Stadtfriedhofs müssen die Erlanger Straße überqueren, wenn sie auf die Straßenseite des Friedhofs gelangen wollen. Aufgrund der Einspurigkeit wird der Autoverkehr dichter und die Fahrzeuglücken geringer, was das Passieren an allen Straßenstellen schwierig und gefährlich macht. Es könnte eine Fußgängerampel mit Bedarfsschaltung oder eine andere Art von Querungshilfe eingeplant werden.	– Privatperson Tiroler Straße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476) – Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 04.12.2023 (ID: 27249) – Privatperson mit Schreiben vom 03.01.2024 (ID: 27639)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite, die geplante einspurige Verkehrsführung und die Verbesserung der Sichtbeziehung durch Verbreiterung des nördlichen Seitenraums wird eine wesentlich übersichtlichere und eine eindeutige und klar begreifbare Verkehrssituation geschaffen. Hierdurch wird allgemein eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht und auch die Straßenquerung (kürzerer Weg) erleichtert. Ergänzende Maßnahmen werden nicht für notwendig erachtet und sind dementsprechend nicht im Bebauungsplan vorgesehen oder dargestellt. Weitergehende Maßnahmen zur Sicherung von Fußgängerquerungen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlage) können im Bebauungsplan jedoch nicht abschließend und verbindlich geregelt werden. Für derartige Maßnahmen ist im Bedarfsfall eine Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörde vorzunehmen.
b)	Die voraussichtlich längeren Stauungen werden erhöhte Abgasbelastungen für Fußgänger zur Folge haben.	– Privatperson Tiroler Straße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Der motorisierte Individualverkehr kann anforderungsgerecht abgewickelt werden, eine signifikante Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist entsprechend nicht gegeben. Somit ist keine Erhöhung

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			der Schadstoff- und Lärmbelastung zu erwarten. Gleichwohl wird durch die Umsetzung anforderungsgerechter Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie Verbesserungen für den ÖPNV (Barrierefreiheit, Bevorrechtigung) teilweise überhaupt erst die Möglichkeit sowie weitere Anreize geschaffen, emissionsärmere Mobilität zu nutzen bzw. diese überhaupt nutzen zu können.
c)	Aus unserer Sicht trägt die Stadt die dringliche Verantwortung, zeitnah Maßnahmen zu ergreifen, die die bestehende Gefährdung vermindern. Die Bordsteine sind nicht ausreichend abgesenkt und die Querungen der Seitenstraßen unübersichtlich und gefährlich. Die Engpässe an der Ecke Albert-Preu-Straße (für breitere Rollstühle und Wagen nicht geeignet) und beidseitig auf Höhe der Kirche stellen eine nochmals gesteigerte Gefährdung dar.	– Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27707)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Die Querung der Erlanger Straße wird durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite und Verbesserung der Sichtbeziehung grundsätzlich sicherer und einfacher. Die Gehwege in den bisherigen Engstellen entlang der Erlanger Straße 24-26 und an der Ecke Erlanger Straße / Albert-Preu-Straße werden entsprechend Bebauungsplan auf mindestens 2,5 m entsprechend den technischen Empfehlungen zur Gewährleistung eines sicheren Begegnungsverkehrs verbreitert.
2	Auswirkung Planung		
2.1	Staubildung/ Leistungsfähigkeit Verkehr		
a)	Die Bismarckstraße und Erlanger Straße dienen stadteinwärts und stadtauswärts alternativlos als Verkehrsadern für Transportfahrzeuge mit Überbreite, diese Funktion muss erhalten bleiben. Es wird befürchtet, dass es zu Rückstauungen und Verkehrsbehinderungen durch und für Transportfahrzeuge mit Übergröße kommt. Zum Beispiel, wenn bei jedem Bus Stopp durch die Wegnahme der Busbucht ein Vorbeifahren unmöglich wird. Die Erlanger Straße und die Bismarckstraße sind entsprechend ihres Ausbauzustandes und ihrer gesamtstädtischen Verbindungsfunktion städtisch und überörtlich bedeutende Hauptverkehrsstraßen sowie Bestandteil des übergeordneten Bundesstraßennetzes (B 22).	– Regierung von Oberfranken-Sachgebiet 24-Raumordnung, Landes- und Regionalplanung mit Schreiben vom 05.01.2024 (Aktenzeichen: 8314.3-22) – Privatperson Adolf-Wächter-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Die verfügbare bzw. befahrbare Breite der Fahrbahnen an der Bismarckstraße und Erlanger Straße beträgt gemäß Bebauungsplan im gesamten Planbereich mindestens 3,75 m. Diese Breite ist entsprechend den technischen Regelwerken (insbesondere RAS06) auch für landwirtschaftlichen Verkehr, Schwer- und Großraumtransporte geeignet. Mit der Umsetzung der

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Mit einer Reduzierung auf jeweils nur noch einen Fahrstreifen wird die vorhandene und auch benötigte Leistungsfähigkeit bereits deutlich reduziert. Die B22 stellt eine überregionale und leistungsfähige Bundesstraße mit Ost/Westverbindung durch Bayreuth dar. Im geplanten Raum und im überörtlichen Durchgangsverkehr einer Bundesstraße im Oberzentrum Bayreuth sind leistungsfähige Straßen für das Transportgewerbe und Handwerksbetriebe sowie Dienstleister, welche ihre Materialien und Werkzeuge mitzuführen haben, vorzuhalten. Die B 22 dient außerdem als Verbindung zur Autobahn, da keine Alternative (Bsp. Südtangente) zur Verfügung steht.	Straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27699) – Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27692) – Privatperson Fichtelgebirgsstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27673) – Privatperson Maximilianstraße mit Schreiben vom 04.01.2024 (ID: 27542) – Privatperson Adolf-Wächter-Straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27705) – Privatperson Adolf-Wächter-Straße mit Schreiben vom	geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Somit ist keine erhebliche Erhöhung der Stau- gefahr zu befürchten. Eine signifikante Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Mit der vorliegenden Planung gemäß Bebauungsplan kann ein insgesamt leistungsfähiges Verkehrssystem mit deutlichen Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden realisiert werden. Die Netzfunktion der Bundesstraßen und somit auch die Anbindung an die Autobahn ist weiterhin uneingeschränkt gewährleistet.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		12.01.2024 (ID: 27648) – Gemeinde Glashütten im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27763) – Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 16.01.2024 (ID: 27738) – Gemeinde Waischenfeld im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 16.01.2024 (ID: 27738) – Privatperson Stadt Nürnberg mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27684)	
b)	Es wird befürchtet, dass die Wegnahme einer Fahrspur und das Fehlen von Parkbuchten zu Stauungen hinter den Bussen, Lieferwägen, Entsorgungsfahrzeugen, Krankenwagen und übergroßen Fahrzeugen führt.	– Regierung von Oberfranken-Sachgebiet 24-Raumordnung, Landes- und	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Eine Intensivierung der Stauungen zu Spitzenzeiten ist ebenfalls zu erwarten. Der Räumungsdienst im Winter wird zu zusätzlichen Stauungen führen. Es wird befürchtet, dass die Wegnahme einer Fahrspur in der Bismarckstraße zu den Hauptverkehrszeiten die Leichtigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigen kann, insbesondere durch Rückstau im Bereich der Einmündung in den Wittelsbacherring. Entsprechend dem aktuellen Bebauungsplanentwurf muss bei den Haltestellen "Humboldtstraße" und "Stadtfriedhof" der Fahrverkehr hinter ggfs. haltenden Bussen warten. Hierdurch wird der Bus entsprechend automatisch zum "Pulkführer" am nachfolgenden Knotenpunkt. Die Stadt ist der Meinung, dadurch könne ein anforderungsgerechter Verkehrsablauf für den ÖPNV sichergestellt werden, gleichzeitig werde "Verkehrssicherheit vor Leichtigkeit des Verkehrs" gestellt, bei Beibehaltung eines "insgesamt leistungsfähigen Verkehrssystems". Diese Einschätzung wird nicht geteilt. Während des jeweiligen Haltevorgangs von Bussen wird der gesamte übrige motorisierte Verkehr (völlig unnötigerweise) zum Erliegen gebracht. Dies wird der Funktion der Straßen als Haupteinfall- und -ausfallstraßen aus dem Stadtbereich in westliche Richtung nicht gerecht. In Stoßzeiten ist mit erheblichem Rückstau zu rechnen.	Regionalplanung mit Schreiben vom 15.01.2024 (Aktenzeichen: 8314.3-22) – Privatperson Adolf-Wächter-Straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27699) – Privatperson Lindigstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27712) – Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27332) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27706) – Privatperson Tirolerstraße mit Schreiben vom	leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Somit ist keine signifikante Erhöhung der Staugefahr zu befürchten. Eine erhebliche Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Für die Umsetzung der Verkehrsraumneugestaltung mit Berücksichtigung anforderungsgerechter und sicherer Rad- und Fußverkehrsanlagen ist teilweise auch die Auflassung bzw. Verschiebung von Park- und Halteflächen erforderlich. Im Bestand sind an der Bismarckstraße und Erlanger Straße (inkl. Siebener Platz) ca. 90-95 Pkw-Park- und Haltemöglichkeiten gegeben (teilweise zeitlich befristet, Ausnutzung abhängig vom individuellen Parkverhalten). Im Bebauungsplan sind in diesen Straßenräumen weiterhin rd. 90 Pkw-Park- und Haltemöglichkeiten berücksichtigt (80 Parkstände - davon 2 ausgewiesene Behindertenstellplätze - sowie 10 Haltemöglichkeiten in den vorgesehenen Ladezonen). Dementsprechend ist lediglich eine gewisse räumliche Verlagerung und Umstrukturierung der Halte- und Parkmöglichkeiten vorgesehen, die auch zu einer besseren Ordnung und Flächenausnutzung beitragen soll. Negative Auswirkungen sind dementsprechend nicht zu erwarten. Es können im Bedarfs- und Ausnahmefall bei Einsätzen des Rettungsdienstes und der Polizei entlang der Stra-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		26.12.2023 (ID: 27476) – Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27692) – Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 04.12.2023 (ID: 27249) – Privatperson Talblick mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27496) – Privatperson Adolf-Wächter-Straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27705) – Privatperson Erlenweg mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27694) – Privatperson Altmühlstraße mit Schreiben	ßenzüge Erlanger Straße und Bismarckstraße zahlreiche Ausweichmöglichkeiten genutzt werden, wodurch jederzeit eine ausreichende Fahrgasse für die Rettungs- und Einsatzfahrzeuge durch die Verkehrsteilnehmenden freigemacht werden kann (z. B. an zahlreichen Grundstückszufahrten, Einmündungen, Abbiegestreifen, Parkstreifen, Ladezonen, ggf. auch durch kurzzeitige Auffahrt auf den Sicherheitstrennstreifen und evtl. des Radfahrstreifens bzw. des Geh- oder Radweges). Bei Winterdienstbetrieb sind die Straßen, da jeweils Bundesstraßenabschnitte, in einer sehr hohen Priorität eingestuft und werden dementsprechend frühzeitig geräumt. Grundsätzlich muss im Einzelfall hinter dem Räumfahrzeug hergefahren werden. Dies ist jedoch im Bestand wegen der Breite des Räumschildes, als auch auf nahezu allen anderen Stadtstraßen der Regelfall. Die Abholzeiten bei der Müllentsorgung können bei auftretenden Problemen ggf. so angepasst werden, dass eine Abholung in kritischen Abschnitten nicht unbedingt in den Hauptverkehrszeiten erfolgt. Entsprechend Ergebnis und Empfehlung der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits soll bei den Haltestellen „Humboldtstraße“ und „Stadtfriedhof“ der Fahrverkehr hinter ggf. haltenden Bussen warten. Hierdurch wird im Bedarfsfall der Bus entsprechend automatisch zum „Pulckführer“ am nachfolgenden Knotenpunkt. Damit kann ein anforderungsgerechter Verkehrsablauf für den ÖPNV sichergestellt werden (Förderung ÖPNV). Gleichzeitig wird mit der vorliegenden Planung gemäß Bebauungsplanentwurf ein insgesamt leistungsfähiges Verkehrssystem mit deutlichen Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet (Verkehrssicher-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		vom 14.01.2024 (ID: 27681) – Privatperson Oswald-Merz- Straße mit Schreiben vom 12.12.2023 (ID: 27356) – Privatperson Gartenweg mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27498) – Privatperson Eichendorffring mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27504) – Privatperson mit Schreiben vom 06.11.2023 (ID: 27638) – Gemeinde Glashütten im Landkreis Bay- reuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27763)	heit vor Leichtigkeit). Durch Anpassung der Lichtsignal- anlage soll der Bus als „Pulkführer“ eine Bevorrechtig- ung erhalten, von der ggf. auch die dahinterfahrenden Kfz profitieren.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Kochelsee-straße mit Schreiben vom 13.01.2024 (ID: 27662) – Privatperson Menzelplatz mit Schreiben vom 29.12.2023 (ID: 27490) – Privatperson Gemeinde Ge-sees Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 02.02.2024 (ID: 27969) – Privatperson Destubener Straße mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27592) – Privatperson Stolzingstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27672) – Gemeinde Mistelgau im Land-kreis Bayreuth mit Schreiben	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		vom 16.01.2024 (ID: 27738) – Gemeinde Wai- schenfeld im Landkreis Bay- reuth mit Schreiben vom 16.01.2024 (ID: 27738) – Privatperson Graf-Münster- Straße mit Schreiben vom 13.01.2024 (ID: 27658) – Privatperson Bamberger- straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27714) – Privatperson Gemeinde Mis- telgau im Land- kreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27649) – Privatperson Justus-Liebig- Straße mit Schreiben vom	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		11.12.2023 (ID: 27337) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27666) – Gemeinde Geesees im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27630)	
c)	Die Bismarckstraße und Erlanger Straße dienen alternativlos als Fahrstrecke von außerhalb in die Innenstadt Bayreuths. Die vorliegende Planung sieht eine deutliche Bevorzugung des Fahrradverkehrs vor. Die Planung sieht einschneidende Eingriffe in das regionale Verkehrsgeschehen vor. Speziell in den Hauptverkehrszeiten wird dadurch der tägliche ein- und ausfahrende Kfz-Verkehr aus dem westlichen Landkreis einer zeitlichen Mehrbelastung ausgesetzt, die Kritik, Unverständnis und Unmut auslöst. Für den Autoverkehr aus westlicher Richtung stadteinwärts gibt es keine alternativen Fahrtrouten: - Der Nordring ist bereits mit Stauungen ausgelastet - Die Justus-Liebig-Straße endet in der Thiergärtner Straße als 30er-Zone - es fehlt ein „äußerer Stadtring“ Eine Limitierung des Verkehrs in der Bismarckstraße und Erlanger Straße führt zu einer Verteilung des Verkehrs im westlichen Stadtgebiet und zu zusätzlichen Stauungen in	– Privatperson Johannes-Lupir-Ring mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27708) – Gemeinde Geesees im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27630) – Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27692)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich: Begründung: Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine erhöhte Rückstauabildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Somit ist keine signifikante Erhöhung der Staugefahr zu befürchten. Eine erhebliche Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gege-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	diesen Gebieten (Neckarstraße, 99 Gärten, Kulmbacher Straße). Es wird befürchtet, dass Ausweichrouten über Gesees und Hummeltal laufen und die starken Verkehrsströme durch die Gemeinden die dortigen Straßen überlasten. Folglich kommt es zu einer Verschiebung der Verkehrsströme und eine Verlagerung des Problems. Es besteht die Sorge, dass die höher frequentierten Gebiete durch Wohngebiete laufen und eine zusätzliche Gefahr für Jugendliche darstellen, die in den Gebieten Sport treiben (BTS-Sportplatz, Post-SV-Gelände).	– Privatperson Talblick mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27496) – Stadt Hollfeld im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628) – Gemeinde Aufseß im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628) – Gemeinde Planenfels im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628) – Privatperson Albert-Preu-Straße mit Schreiben vom 28.12.2023 (ID: 27487) – Gemeinde Glashütten im Landkreis Bayreuth mit	ben. Die möglichen Reisezeitverluste zu den Spitzenstunden, d. h. auch im Pendlerverkehr, sind verträglich und zumutbar. Ein vermehrter Ausweichverkehr auf Alternativrouten ist deshalb auch nicht absehbar. An mutmaßlichen Alternativrouten auf sensiblen Ausweichrouten – z.B. an Wohngebieten oder weiteren schutzwürdigen Einrichtungen – könnten zudem Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden, um deren Attraktivität als mögliche Ausweichstrecke zu reduzieren und entsprechende Verkehre zu vermeiden. Der Umweltverbund (insbesondere der Fahrrad- und Busverkehr) soll weiter gestärkt werden, um Bewohnern des Stadtgebietes und Pendlern zudem Anreize und eine Alternative zum Pkw bieten zu können. Arbeitsplätze und zentrale Versorgungseinrichtungen sind unter denselben Bedingungen, wie im aktuellen Bestand zu erreichen (keine Einschränkung von Fahrbeziehungen, Nachweis der Leistungsfähigkeit s.o.). Durch die Umgestaltung des Verkehrsraum sollen alle Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit bekommen, sicher auf anforderungsgerechten und zukunftsfähigen Straßen am Verkehr teilzunehmen. Der Südring (Südtangente / „äußerer Stadtring“) ist als mögliche langfristige Planungsoption im Flächennutzungsplan der Stadt Bayreuth enthalten. Eine etwaige Realisierung würde vorrangig zu einer Entlastung der Durchgangsverkehre auf den entsprechenden Routen (insbesondere Spitzwegstraße - Justus-Liebig-Straße – Thiergärtner Straße – Universitätsstraße) beitragen, hätte jedoch für die Pendlerverkehre und den betreffenden Straßenraum der geplanten Verkehrsraumneugestaltung nur einen äußerst geringen Nutzen. Dementsprechend ist es wichtig und notwendig, dass auch ohne Realisierung eines nicht absehbaren Südrings ein

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27763) – Privatperson Kochelsee-straße mit Schreiben vom 13.01.2024 (ID: 27662) – Privatperson Gemeinde Ge-sees Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 02.02.2024 (ID: 27969) – Privatperson Denkmalstraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27326) – Privatperson Al-bert-Preu-Straße mit Schreiben vom 28.12.2024 (ID: 27489) – Privatperson Al-bert-Preu-Straße mit Schreiben vom 09.12.2023 (ID: 27306)	ausreichend leistungsfähiges, aber vor allem verkehrssicheres Straßensystem für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden kann. Dies ist mit der vorgesehenen Verkehrsraumneugestaltung vorgesehen.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27508) – Gemeinde Mittelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 16.01.2024 (ID: 27738) – Gemeinde Waischenfeld im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 16.01.2024 (ID: 27738) – Privatperson Graf-Münster-Straße mit Schreiben vom 13.01.2024 (ID: 27658)	
d)	Abgesehen von den zu selten frequentierten Buslinien Richtung außerorts sind Bürgerinnen und Bürger auf das Auto angewiesen und dürfen somit nicht vernachlässigt werden. Das Auto stellt insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ein nicht zu ersetzendes Verkehrsmittel dar. Bei der Maßnahme handelt es sich um ein einseitig benachteiligendes Vorhaben gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.	– Privatperson Johannes-Lupir-Ring mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27708) – Privatperson Justus-Liebig-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderungen erforderlich. Begründung: Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Alle Verkehrsteilnehmer sollten gleichermaßen in der Planung beachtet werden. Mit der Planung kommt es zu einer überproportionalen Benachteiligung des MIV. Wurden die Bürger (Pendler aus der Stadt und dem Landkreis) in die Entscheidungsfindung in angemessener Form mit eingebunden? Um diesen Personenkreis geht es u.a. in erster Linie, denn diese Pendler müssen täglich über die Bismarckstraße und Erlanger Straße zu ihren Arbeitsstellen und zurück. Viele haben sich während der Testphase Wege durch die angrenzenden Wohngebiete gesucht, um nicht im Stau zu stehen.	Straße mit Schreiben vom 12.12.2023 (ID: 27357) – Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27692) – Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 04.12.2023 (ID: 27249) – Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27665) – Privatperson Talblick mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27496) – Stadt Hollfeld im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628)	anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine erhöhte Rückstauabildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Somit ist keine Erhöhung der Staugefahr zu befürchten. Eine erhebliche Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Der Umweltverbund (insbesondere der Fahrrad- und Busverkehr) soll weiter gestärkt werden, um Pendlern zudem Anreize und eine Alternative zum Pkw bieten zu können. Arbeitsplätze und zentrale Versorgungseinrichtungen sind unter denselben Bedingungen, wie im aktuellen Bestand zu erreichen (keine Einschränkung von Fahrbeziehungen, Nachweis der Leistungsfähigkeit s.o.). Durch die Umgestaltung des Verkehrsraum sollen alle Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit bekommen, sicher auf anforderungsgerechten und zukunftsfähigen Straßen am Verkehr teilzunehmen. Die Planung zur Verkehrsraumneugestaltung steht seit Beginn der Frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit ab 07.03.2022 jederzeit zur Einsichtnahme im Internet zur Verfügung. Hierbei ist auch eine Ansprechperson aus der Verwaltung benannt, so dass auch Rückfragen oder Erläuterungen beantwortet werden konnten. Im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Beteiligungsmöglichkeiten im Bebauungsplanverfahren bestand für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit sich zur Planung zu äußern und eine Stellungnahme abzugeben. Ergänzend wurde während der Beteiligungsfrist zur Öffentlichen Auslegung durch die Verwaltung am 13.12.2023 eine digitale Informationsveranstaltung

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Gemeinde Aufseß im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628) – Gemeinde Planenfels im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628) – Gemeinde Glashütten im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27763) – Privatperson Albert-Preu-Straße mit Schreiben vom 28.12.2024 (ID: 27489) – Privatperson Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27508)	angeboten, bei der die Planung ausführlich erläutert und Rückfragen beantwortet wurden. Während des Verkehrsversuchs im September 2022, bei dem versuchsweise die Wegnahme einer Kfz-Fahrspur in den Straßenzügen Bismarckstraße und Erlanger Straße getestet wurde, ist in den betreffenden Straßen nahezu ausschließlich zu den Spitzenverkehrsstunden eine geringere Verkehrsbelastung ermittelt worden. Dies kann auf gewisse Ausweichverkehre während des Verkehrsversuchs in den Spitzenstunden hindeuten. Die Verkehrsbeobachtungen während des Verkehrsversuchs haben gezeigt, dass längere Wartezeiten insbesondere während der Spitzenstunde am Morgen in der Bamberger Straße in Richtung stadteinwärts aufgetreten sind. Dies war im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass eine Anpassung der Lichtsignalanlage am Freiheitsplatz für den Versuchszeitraum nicht durchgeführt werden konnte. Da die Verkehrsführung stadteinwärts ab dem Freiheitsplatz auf einen Fahrstreifen verengt war, konnten verglichen mit der ansonsten zweistreifigen Führung weniger Fahrzeuge den Knotenpunkt passieren. Bei Umsetzung der Planungen werden sich für diese Situation durch eine Anpassung der Lichtsignalanlagen deutliche Verbesserungen ergeben, so dass auch vergleichsweise deutlich weniger Ausweichverkehre provoziert werden. Die möglichen geringen Reisezeitverluste zu den Spitzenstunden, d. h. auch im Pendlerverkehr, sind entsprechend der Verkehrsuntersuchung und –simulation verträglich und zumutbar. Ein vermehrter Ausweichverkehr auf Alternativrouten ist somit auch nicht absehbar. An mutmaßlichen Alternativrouten auf sensiblen Ausweichrouten – z.B. an Wohngebieten oder weiteren

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27649)	schutzwürdigen Einrichtungen – könnten zudem Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden, um deren Attraktivität als mögliche Ausweichstrecke zu reduzieren und entsprechende Verkehre zu vermeiden.
e)	Beide Straßen haben Zufahrten und Querstraßen. Es besteht die Sorge, dass beim Umbau zu einspurigen Fahrbahnen das Queren und Zufahren mehr Zeit in Anspruch nimmt (Elterntaxis zur Luitpoldschule). Außerdem würde ein Ausweichen der Verkehrsteilnehmer in die benachbarten 30er Zonen dort ein höheres Verkehrsaufkommen zur Folge haben. Bei einer Umfahrung bedeutet das für den MIV, dass dieser einen längeren Fahrweg in Kauf nehmen muss. Längere Fahrtwege bedeuten auch einen höheren Kraftstoffverbrauch und somit negative Auswirkungen auf Umwelt und Klima. Die zusätzlich befahrene Quartiere erfahren somit eine höhere Lärm- und Emissionsbelastung.	– Privatperson Tirolerstraße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476) – Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 04.12.2023 (ID: 27249) – Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27495) – Privatperson Albert-Preu-Straße mit Schreiben vom 28.12.2023 (ID: 27487) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 20.12.2023 (ID: 27445)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Straßenquerungen und das Zufahren aus Seitenstraßen werden durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite und Verbesserung der Sichtbeziehung grundsätzlich sicherer und einfacher. Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation wird ein ausreichend leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann zudem eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine signifikanten Verkehrsverlagerungen oder unverhältnismäßigen oder längerfristigen Rückstaubildungen zu erwarten sind. Die möglichen Reisezeitverluste zu den Spitzenstunden, d. h. auch im Pendlerverkehr, sind verträglich und zumutbar. Ein vermehrter Ausweichverkehr auf Alternativrouten ist deshalb nicht absehbar. An mutmaßlichen Alternativrouten auf sensiblen Ausweichrouten – z.B. an Wohngebieten oder weiteren schutzwürdigen Einrichtungen – könnten bei Bedarf zudem Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden, um deren Attraktivität als mögliche Ausweichstrecke zu reduzieren und entsprechende Verkehre zu vermeiden.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27666)	An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Somit ist grundsätzlich keine signifikante Erhöhung der Lärm- oder Abgasbelastung zu erwarten. Gleichwohl wird durch die Umsetzung anforderungsgerechter Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie Verbesserungen für den ÖPNV (Barrierefreiheit, Bevorrechtigung) teilweise überhaupt erst die Möglichkeit sowie weitere Anreize geschaffen, emissionsärmere Mobilität zu nutzen bzw. diese überhaupt nutzen zu können. Durch die Umgestaltung des Verkehrsraum sollen alle Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit bekommen sicher, auf anforderungsgerechten und zukunftsfähigen Straßen am Verkehr teilnehmen zu können.
f)	Aktuell besteht die Möglichkeit, die Linksabbieger auf der Erlanger Straße vor dem Siebener Platz auf die linke Fahrspur zu leiten. Die Rechtabbiegerspur ermöglicht dort das Gleiche, um den Verkehrsfluss bei Geradeausfahren zu ermöglichen. Beim Rückbau zu einer einspurigen Fahrbahn wird der Rückstau dort deutlich zunehmen.	– Privatperson Tiroler Straße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Eine signifikante Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Insbesondere am Knotenpunkt Siebener Platz wird

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			gemäß Verkehrsuntersuchung und –simulation mit Umsetzung der Verkehrsraumneugestaltung weiterhin eine sehr gute Verkehrsqualität gegeben sein.
g)	Mit der Verschlechterung des Durchflusses beider Straßen wird die Erreichbarkeit der Innenstadt verschlechtert. Der innerstädtische Einzelhandel wird von der Stadt Bayreuth gewünscht und unterstützt. Gleichzeitig wurden viele Maßnahmen getroffen, die die Erreichbarkeit und damit die Kundenfrequenz verschlechtert haben. Jede weitere Maßnahme, die es Kunden erschwert, die Innenstadt zu erreichen, fördert den Handel in der Peripherie und konterkariert somit die Bemühungen um eine belebte Innenstadt. Mit dem Verlust der Kaufkraft kommt es zu einem Rückgang der Gewerbesteureinnahmen. Diese Entwicklung steht im Widerspruch zum angekündigten Investitionsprogramm.	– Privatperson Maximilianstraße mit Schreiben vom 04.01.2024 (ID: 27542) – Stadt Hollfeld im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628) – Gemeinde Aufseß im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628) – Gemeinde Plankefels im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628) – Privatperson Albert-Preu-Straße mit Schreiben vom 28.12.2023 (ID: 27487)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine signifikanten Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Arbeitsplätze, die Innenstadt und ihre zentralen Versorgungseinrichtungen sind unter denselben Bedingungen, wie im aktuellen Bestand zu erreichen (keine Einschränkung von Fahrbeziehungen, Nachweis der Leistungsfähigkeit s.o.). Durch die Umgestaltung des Verkehrsraums sollen alle Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit bekommen, sicher auf anforderungsgerechten und zukunftsfähigen Straßen am Verkehr, z.B. in Richtung Innenstadt, teilnehmen zu können. Zu Fuß und mit dem Rad kann künftig die Innenstadt sicherer und komfortabler aus dem südlichen Stadtgebiet erreicht werden Ein Verlust der Kaufkraft muss nicht befürchtet werden, da es zu keinen Verschlechterungen der Erreichbarkeit (zu Fuß, mit dem Rad, mit dem Bus und dem motorisierten Verkehr) der Innenstadt kommen wird.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Albert-Preu-Straße mit Schreiben vom 28.12.2024 (ID: 27489)	
h)	Es würde sich eine Markierung des Radwegs mit unterbrochener Linie anbieten, die im Bedarfsfall, wenn kein Fahrradfahrer den Weg beansprucht, überfahren werden kann (um den Verkehr zu entlasten).	– Privatperson Friedrich-von-Schiller-Straße mit Schreiben vom 13.12.2023 (ID: 27371)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Ein Überfahren des Radweges ist nicht möglich, da dieser teilweise durch ein Hochbord ausgebildet ist. Der Radfahrstreifen ist ein Sonderfahrstreifen (durchgezogene Leitlinie) und darf von anderen Fahrzeugen – außer zum Queren - nicht überfahren werden. Dies dient der Sicherheit des Radfahrverkehrs. Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist mit der vorliegenden Planung ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann weiterhin leistungsfähig abgewickelt werden. Eine zusätzliche Entlastung durch Mitbenutzung von Radverkehrsanlagen durch Kfz ist nicht erforderlich, wäre zudem nicht verkehrssicher umsetzbar und auch nicht zulässig. Lediglich zum Queren können und dürfen die Radverkehrsanlagen überfahren werden. Die konkrete Art der Radverkehrsführung ist von vielen Faktoren abhängig und häufig durch den begrenzt zur Verfügung stehenden Verkehrsraum limitiert. Wo immer räumlich umsetzbar, sind entsprechend der Vorgaben und Empfehlungen der technischen Regelwerke für die

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			örtliche Situation baulich abgetrennte Radwege vorgesehen. Im östlichen Abschnitt der Erlanger Straße sowie an der Bismarckstraße zwischen der Löhestraße und dem Wittelsbacherring in der stadteinwärtigen Radverkehrsführung ist ein Radfahrstreifen entsprechend der Regelmäße der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) vorgesehen.
i)	Die Stadt Bayreuth hat durch diverse Baustellen, u. a. auch den Neubau der Hochbrücke mittlerweile massive Verkehrseinschränkungen / Behinderungen des fließenden Verkehrs zu verzeichnen. Hierdurch wird auch die „grüne Welle“ Schaltung des Stadtkernrings ad absurdum geführt und man muss schon jetzt gefühlt an jeder Ampel halten. Durch die vorgesehenen Umbaumaßnahmen würde sich diese Situation noch verschlimmern.	– Privatperson Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27508)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Der motorisierte Individualverkehr kann weiterhin leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten sind. Eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Die mikroskopische Verkehrsflusssimulation des Planfalls mit gegenüber dem Bestand ausgebauten bzw. neuen Radverkehrsanlagen zeigt, dass für alle lichtsignalgeregelten Knotenpunkte auch die Planungsentwürfe zum Radverkehrsausbau leistungsfähig im motorisierten Individualverkehr sind und eine ausreichende Verkehrsqualität aufweisen. Die konkrete Lichtsignalanlagensteuerung kann nicht verbindlich im Bebauungsplan festgelegt werden, sondern ist Bestandteil der nachfolgenden Ausführungsplanung und der weiteren Projektrealisierung.
2.2	CO-2 Bilanz		
a)	Die längeren Stauungen führen zu erhöhten Abgas- und Schadstoffbelastungen, sowie zu Fassadenverschmutzungen für die Anwohner.	– Privatperson Tirolerstraße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27692) – Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27665) – Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27495) – Privatperson Gartenweg mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27498) – Privatperson mit Schreiben vom 06.11.2023 (ID: 27638) – Gemeinde Glashütten im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27763)	leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstauabildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Somit ist keine Erhöhung der Schadstoff- und Lärmbelastung oder Fassadenverschmutzung für die dortigen Anwohner zu befürchten. Eine signifikante Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Gleichwohl wird durch die Umsetzung anforderungsgerechter Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie Verbesserungen für den ÖPNV (Barrierefreiheit, Bevorrechtigung) teilweise überhaupt erst die Möglichkeit sowie weitere Anreize geschaffen, emissionsärmere Mobilität zu nutzen bzw. diese überhaupt nutzen zu können. Durch die Umgestaltung des Verkehrsraum sollen alle Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit bekommen sicher, auf anforderungsgerechten und zukunftsfähigen Straßen am Verkehr teilnehmen zu können.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Stolzingstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27672) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27706) – Privatperson Zeppelinstraße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27494)	
b)	Die längeren Stauungen durch die Reduktion der Spuren werden zu erhöhten Lärm-, Abgas- und Feinstaubbelastungen führen, die dem Sinne des Umweltschutzes widersprechen. Längere Stauungen führen auch zu wiederholtem Abbremsen und Anfahren, wodurch Bremsabrieb erhöht wird und mehr Treibstoff benötigt wird.	– Privatperson Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27339) – Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27495) – Stadt Hollfeld im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstauabildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Somit ist grundsätzlich keine signifikante Erhöhung der Schadstoff- und Lärmbelastung für die dortigen Anwohner zu befürchten. Eine erhebliche Einschränkung des

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Gemeinde Aufseß im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628) – Gemeinde Planenfels im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628) – Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27495) – Privatperson Lohengrinstraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27329) – Privatperson Oswald-Merz-Straße mit Schreiben vom 12.12.2023 (ID: 27356) – Privatperson Rupprechtstraße mit	motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben, somit ist keine signifikante Erhöhung der Staugefahr zu befürchten. Die Stadt Bayreuth ist unter denselben Bedingungen, wie im aktuellen Bestand zu erreichen (keine Einschränkung von Fahrbeziehungen, Nachweis der Leistungsfähigkeit). Gleichwohl wird durch die Umsetzung anforderungsgerechter Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie Verbesserungen für den ÖPNV (Barrierefreiheit, Bevorrechtigung) teilweise überhaupt erst die Möglichkeit sowie weitere Anreize geschaffen, emissionsärmere Mobilität zu nutzen bzw. diese überhaupt nutzen zu können.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27338) – Privatperson Kochelsee-straße mit Schreiben vom 13.01.2024 (ID: 27662) – Privatperson Destubener Straße mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27592) – Privatperson Bayernring mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27675) – Privatperson Fichtelgebirgs-straße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27673) – Privatperson Graf-Münster-Straße mit Schreiben vom 13.01.2024 (ID: 27658)	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Bambergerstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27714)	
c)	Während der Hauptverkehrszeiten ist aufgrund der langen Rückstaus das Lüften Richtung Straßenseite für Anwohner nicht möglich. Es wird eine Verschlechterung dieser Situation erwartet.	– Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 20.12.2023 (ID: 27445)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Somit ist grundsätzlich keine signifikante Erhöhung der Schadstoffbelastung für die Anwohner zu befürchten. Eine erhebliche Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben, somit ist keine signifikante Erhöhung der Staugefahr zu befürchten. Gleichwohl wird durch die Umsetzung anforderungsgerechter Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie Verbesserungen für den ÖPNV (Barrierefreiheit, Bevorrechtigung) teilweise überhaupt erst die Möglichkeit sowie weitere Anreize geschaffen, emissionsärmere Mobilität zu nutzen bzw. diese überhaupt nutzen zu können.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Die Verkehrsmenge des Kfz-Verkehrs ändert sich durch die Maßnahme grundsätzlich nicht, d. h. die Situation ist vergleichbar zum aktuellen Bestand (keine Einschränkung von Fahrbeziehungen, Nachweis der Leistungsfähigkeit), eine Verschlechterung der Situation ist nicht gegeben.
2.3	Lärmentwicklung		
a)	Die längeren Stauungen führen zu erhöhter Lärmbelastung für die Anwohner.	– Privatperson Tirolerstraße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476) – Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27495) – Privatperson Gartenweg mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27498) – Privatperson Destubener Straße mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27592) – Privatperson Stolzingerstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27672)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstauabildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Somit ist keine Erhöhung der Lärmbelastung für die dortigen Anwohner zu befürchten. Das Ziel der Planung ist es, einen leistungsfähigen, sicheren und geordneten Verkehrsablauf zu gewährleisten. Durch die Fahrspurreduzierung sind im motorisierten Verkehr Überholmanöver mit ggf. überhöhter Geschwindigkeit ausgeschlossen. Dementsprechend sind auch ein ruhigerer Verkehrsfluss und ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau zu erwarten. Dies wirkt sich eher positiv auf die Lärmbelastung aus.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Bamberger- straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27714)	
b)	Aus Lärmschutzaspekten wäre eine Geschwindigkeitsreduzierung und eine dauerhafte Tempokontrolle hilfreich.	– Privatperson Finkenweg mit Schreiben vom 09.12.2023 (ID: 27309)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Verkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h; Geschwindigkeitskontrollen) können nicht verbindlich im Bebauungsplan geregelt werden. Mit Umsetzung der Verkehrsraumneugestaltung entsteht eine neue Verkehrssituation, welche die möglichen und wichtigen baulichen Verbesserungen bezüglich Verkehrsraumaufteilung und Verkehrssicherheit (insbesondere für den Fuß- und Radverkehr) beinhaltet. Ob ergänzende verkehrsrechtliche Maßnahmen erforderlich und rechtlich geboten sind, ist abschließend durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen (z. B. im Rahmen der baulichen Umsetzung oder bei entsprechenden Erkenntnissen im laufenden Betrieb) und bedürfen ggf. gesonderter Anordnungen.
2.4	Landkreise		
a)	Mit dem Rückbau der zweispurigen Bundesstraße wird die übergeordnete Verkehrsbedeutung mit bis zu 25 Kraftfahrzeugen pro Minute zu stark eingeschränkt. Außerdem wird ein Rückstau bis in die Gemeinden Mistelbach und Eckersdorf erwartet. Wird die Bundesstraße einspurig zurückgebaut, wird sich der Rückstau entsprechend vergrößern. Die Leistungsfähigkeit der B 22 wird durch diese geplanten Maßnahmen enorm eingeschränkt.	– Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27692) – Gemeinde Mistelbach im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation wird ein ausreichend leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann zudem eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine unverhältnismäßigen oder längerfristigen

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		12.01.2024 (ID: 27640) – Gemeinde Glashütten im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27763) – Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 16.01.2024 (ID: 27738) – Gemeinde Waischenfeld im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 16.01.2024 (ID: 27738)	Rückstaubildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Die Hauptverkehrsstraßen Bismarckstraße und Erlanger Straßen werden demnach durch die Umplanung ihrer zugewiesenen Verkehrsfunktion deutlich besser gerecht, da sie für alle Verkehrsarten gleichermaßen sicher und leistungsfähig ausgebaut werden. Die mikroskopische Verkehrsflusssimulation des Planfalls mit gegenüber dem Bestand ausgebauten bzw. neuen Radverkehrsanlagen zeigt, dass für alle lichtsignalgeregelten Knotenpunkte auch die Planungsentwürfe zum Radverkehrsausbau leistungsfähig im motorisierten Individualverkehr sind und eine ausreichende Verkehrsqualität aufweisen. Zu einem erheblichen Rückstau – wie befürchtet – wird es nicht kommen.
b)	Durch die Änderung zu einer einspurigen Verkehrsachse wird die Stadt Bayreuth für den gesamten westlichen Landkreis (Mistelbach, Mistelgau, Glashütten, Obersees, Eckersdorf, Hollfeld, usw.) schwerer zu erreichen und unattraktiv. (→ zeitliche Komponente)	– Privatperson Fantasiestraße mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27506)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden. Eine erhebliche Ein-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			schränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Die möglichen Reisezeitverluste zu den Spitzenstunden, d. h. auch im Pendlerverkehr, sind verträglich und zumutbar. Mit der vorliegenden Planung gemäß Bebauungsplan kann ein insgesamt leistungsfähiges Verkehrssystem mit deutlichen Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden realisiert werden. Die Netzfunktion der Bundesstraßen ist weiterhin uneingeschränkt gewährleistet.
c)	Der Landkreis lehnt die einschneidenden Eingriffe in das regionale Verkehrsgeschehen weiterhin kategorisch ab und die Inhalte der Resolution vom 21.10.2022 besitzen unverändert Gültigkeit. Die Resolution beinhaltet eine grundsätzliche Ablehnung des Verkehrsversuchs. Speziell in den Hauptverkehrszeiten wurde dadurch der täglich ein- und ausbrechende Kfz-Verkehr aus dem westlichen Landkreis einer zeitlichen Mehrbelastung ausgesetzt, die vielfältige Kritik, Unverständnis und Unmut ausgelöst hat. Es ist widersinnig und nicht nachvollziehbar, diesem Verkehrskorridor einerseits wichtige überörtliche Verbindungsfunktionen zuzuweisen, andererseits aber mit restriktiven Eingriffen in den motorisierten Individualverkehr überörtliche Belange wie einen zügigen Verkehrsfluss oder die schnelle Erreichbarkeit von innerstädtischen Zielen massiv zu beeinträchtigen. Hinzu kommt die unverändert nicht vorgenommene rechtliche Prüfung, inwieweit auf innerstädtischen Bundesstraßen derartige Umgestaltungen überhaupt vorgenommen werden dürfen. Gemeinsam abgestimmte Mobilitätskonzepte sollten hier überörtlich bedeutsame Verkehrskorridore ausklammern und für den Radverkehr alternative Straßen ausweisen, diese im nachgeordneten innerstädtischen Straßennetz bevorzugen. Die Planungen von solch überörtlichem Interesse müssen zwingend mit dem Landkreis abgestimmt werden.	– Kreistag Bayreuth mit Schreiben vom 04.01.2024 (ID: 27533) – Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27495)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden. Eine erhebliche Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Die möglichen Reisezeitverluste zu den Spitzenstunden, d. h. auch im Pendlerverkehr, sind verträglich und zumutbar. Mit der vorliegenden Planung gemäß Bebauungsplan kann ein insgesamt leistungsfähiges Verkehrssystem mit deutlichen Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden realisiert werden. Die Netzfunktion der Bundesstraßen ist weiterhin uneingeschränkt gewährleistet. Die zurzeit vorhandenen Radverkehrsanlagen entsprechen im Planungsbereich nicht den aktuellen technischen Vorschriften, die Erlanger Straße verfügt über keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen und die Einbahnregelung in der Bismarckstraße macht für den Radverkehr umständliche Umwege über

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	In den inhaltlichen Auseinandersetzungen mit dem jetzt vorgelegten Planentwurf ist grundsätzlich und vorrangig zu bemängeln, dass die potentielle Stau-Situation in der Hauptverkehrszeit durch den Verzicht auf Bushaldebuchten noch einmal deutlich verschärft wird. Gleiches gilt auch bei Einspurigkeit für Rückstauverkehr, der durch Rettungsdienste etc. ausgelöst wird.		ebenso ungeeignete Ausweichstrecken erforderlich. Ziel der Planung ist eine zukunftsfähige und anforderungsgerechte verkehrliche Gestaltung, bei der in den zur Verfügung stehenden Straßenräumen den Belangen aller Verkehrsteilnehmer gleichermaßen Rechnung getragen werden soll ohne bestimmte Verkehrsmittel zu bevorzugen oder zu benachteiligen. Dabei soll den Belangen der Nahmobilität insbesondere den Belangen des Radverkehrs in besonderem Maße Rechnung getragen werden, da diese im derzeitigen Straßenraum nicht ausreichend bzw. nicht anforderungsgerecht ausgebaut sind. Während des Verkehrsversuchs im September 2022, bei dem versuchsweise die Wegnahme einer Kfz-Fahrspur in den Straßenzügen Bismarckstraße und Erlanger Straße getestet wurde, ist in den betreffenden Straßen nahezu ausschließlich zu den Spitzenverkehrsstunden eine geringere Verkehrsbelastung ermittelt worden. Dies kann auf gewisse Ausweichverkehre während des Verkehrsversuchs in den Spitzenstunden hindeuten. Die Verkehrsbeobachtungen während des Verkehrsversuchs haben gezeigt, dass längere Wartezeiten insbesondere während der Spitzenstunde am Morgen in der Bamberger Straße in Richtung stadteinwärts aufgetreten sind. Dies war im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass eine Anpassung der Lichtsignalanlage am Freiheitsplatz für den Versuchszeitraum nicht durchgeführt werden konnte. Da die Verkehrsführung stadteinwärts ab dem Freiheitsplatz auf einen Fahrstreifen verengt war, konnten verglichen mit der ansonsten zweistreifigen Führung weniger Fahrzeuge den Knotenpunkt passieren. Bei Umsetzung der Planungen werden sich für diese Situation durch eine Anpassung der Lichtsignalanlagen deutliche Verbesserungen ergeben, so dass

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			auch vergleichsweise deutlich weniger Ausweichverkehre provoziert werden. Entsprechend Verkehrsuntersuchung, -simulation und Verkehrssicherheitsaudit wird bei den Haltestellen „Humboldtstraße“ und „Stadtfriedhof“ der Fahrverkehr hinter ggf. haltenden Bussen geführt, sodass dieser warten muss. Hierdurch wird im Bedarfsfall der Bus entsprechend automatisch zum „Pulkführer“ am nachfolgenden Knotenpunkt. Damit kann ein anforderungsgerechter Verkehrsablauf für den ÖPNV sichergestellt werden (Förderung ÖPNV). Gleichzeitig wird mit der vorliegenden Planung gemäß Bebauungsplanentwurf ein insgesamt leistungsfähiges Verkehrssystem mit deutlichen Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet. Es können im Bedarfs- und Ausnahmefall bei Einsätzen des Rettungsdienstes und der Polizei entlang der Straßenzüge Erlanger Straße und Bismarckstraße zahlreiche Ausweichmöglichkeiten genutzt werden, wodurch jederzeit eine ausreichende Fahrgasse für die Rettungs- und Einsatzfahrzeuge durch die Verkehrsteilnehmenden freigemacht werden kann (z. B. an zahlreichen Grundstückszufahrten, Einmündungen, Abbiegestreifen, Parkstreifen, Ladezonen, ggf. auch durch kurzzeitige Auffahrt auf den Sicherheitstrennstreifen und evtl. des Radfahrstreifens bzw. des Geh- oder Radweges). Das Bebauungsplanverfahren wird im Regelverfahren gem. dem BauGB durchgeführt. Der Bebauungsplan wird als planfeststellungsersetzender Bebauungsplan nach § 17b Abs. 2 FStrG erstellt. Der planfeststellungsersetzende Bebauungsplan findet Anwendung bei der Planung bzw. Zulassung von Bundesfern- und Landesstraßen sowie anderen überörtlichen Straßen. Die rechtliche Grundlage für die Umgestaltung der beiden Stra-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			ßenzüge ist gegeben und aufgrund der vorhandenen Defizite (insbesondere bezüglich Verkehrssicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmende) dringend geboten. Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als Nebenroute des Gesamtnetzes anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden.
d)	Nicht selten staut sich der Verkehr in den Morgenstunden bis Geigenreuth zurück. Eine gewisse Entspannung erfährt der Verkehr mit Einmündung in die zweispurige Bismarckstraße. Wird diese nun einspurig zurückgebaut, wird sich der Rückstau entsprechend vergrößern. Die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße wird durch diese geplante Maßnahme enorm eingeschränkt. Die in Stoßzeiten schwierige Verkehrssituation wird sich vor allem für die Verkehrsteilnehmer aus dem westlichen Landkreis deutlich verschlechtern.	– Gemeinde Mistelbach im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27640)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten sind. Eine erhebliche Einschränkung des moto-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			risierten Verkehrs ist nicht gegeben. Die möglichen Reisezeitverluste zu den Spitzenstunden, d. h. auch im Pendlerverkehr, sind verträglich und zumutbar. Mit der vorliegenden Planung gemäß Bebauungsplan kann ein insgesamt leistungsfähiges Verkehrssystem mit deutlichen Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden realisiert werden. Die Netzfunktion der Bundesstraßen ist weiterhin uneingeschränkt gewährleistet.
e)	Ein Großteil der Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Aufseß pendelt täglich nach Bayreuth (Arbeit, Arzttermine, Besorgungen). Diese sind aufgrund des fehlenden Busverkehrs auf das eigene Auto angewiesen. Bei einem akuten Fachkräftemangel macht sich jedes Unternehmen Gedanken, wie er es seinen Mitarbeitern so angenehm wie möglich gestalten kann, um ihn zu halten oder ihn fürs Unternehmen zu gewinnen. Dazu gehört auch die Wegstrecke, da muss doch versucht werden den Verkehr flüssiger zu gestalten und nicht die große Bremse mit einer Reduzierung der Fahrspuren zu betätigen. Auch liegt eine sehr große Kaufkraft in den Einwohnern des Landkreises Bayreuth, die täglich in der Stadt Bayreuth Geschäfte tätigen. Von Aufseß sind die Entfernungen nach Bamberg oder Forchheim auch sehr attraktiv, ich kann mir vorstellen, dass einige Einwohner in Zukunft ihre Kaufkraft nicht mehr in Bayreuth einbringen. In anderen Großstädten wird die Verkehrssituation viele Jahre im Voraus mit Umfahrungen der Innenstadt verbessert und dann erst in der Innenstadt die Fahrbahnen verengt oder reduziert. In Bayreuth läuft dies anders, erst wird reduziert und verengt und die Autofahrer müssen schauen eine Lösung zu finden. Die Sinnhaftigkeit mit zwei neuen „Straßen“ für die Fahrradfahrer in diesem Bereich fehlt mir hierbei fast komplett. Am	– Gemeinde Aufseß im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 13.01.2024 (ID: 27659)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden. Eine erhebliche Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Die möglichen Reisezeitverluste zu den Spitzenstunden, d. h. auch im Pendlerverkehr, sind verträglich und zumutbar. Mit der vorliegenden Planung gemäß Bebauungsplan kann ein insgesamt leistungsfähiges Verkehrssystem mit deutlichen Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden realisiert werden. Die Netzfunktion der Bundesstraßen ist weiterhin uneingeschränkt gewährleistet. Die zurzeit vorhandenen Radverkehrsanlagen entsprechen im Planungsbereich nicht den aktuellen technischen Vorschriften, die Erlanger Straße verfügt über keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen und die Einbahnregelung in der Bismarckstraße macht für den Radverkehr umständliche Umwege über

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Mistelbach befindet sich ein Weg, der jederzeit ausgebaut werden kann und auch bisher gut angenommen wird um zum Rotmaincenter oder in die Fußgängerzone zu kommen. Auch auf der anderen Seite an der Spitzwegstraße führt ein exzellenter Radweg bis zur Universität. Ich weiß nicht welche Zielgruppe diese neuen Radwege nutzen soll — wurde dies auch in einer Untersuchung begutachtet? Jeder der einkaufen möchte fährt am Mistelbach und jeder, der zur Uni möchte, der fährt die Spitzwegstraße entlang. Gerne möchte ich auch die inszenierte Verkehrsuntersuchung ansprechen, bei der dann in den letzten Tagen, nachdem sich schon alle Verkehrsteilnehmer Ausweichstrecken durch Wohngebiete gesucht haben, noch eine Verkehrszählung stattfand.		ebenso ungeeignete Ausweichstrecken erforderlich. Ziel der Planung ist eine zukunftsfähige und anforderungsgerechte verkehrliche Gestaltung, bei der in den zur Verfügung stehenden Straßenräumen den Belangen aller Verkehrsteilnehmer gleichermaßen Rechnung getragen werden soll ohne bestimmte Verkehrsmittel zu bevorzugen oder zu benachteiligen. Dabei soll den Belangen der Nahmobilität insbesondere den Belangen des Radverkehrs in besonderem Maße Rechnung getragen werden, da diese im derzeitigen Straßenraum nicht ausreichend bzw. nicht anforderungsgerecht ausgebaut sind. Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden. Der Umweltverbund (insbesondere der Fahrrad- und Busverkehr) soll weiter gestärkt werden, um Pendlern zudem Anreize und eine Alternative zum Pkw bieten zu können. Arbeitsplätze und zentrale Versorgungseinrichtungen sind unter denselben Bedingungen, wie im aktuellen Bestand zu erreichen (keine Einschränkung von

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Fahrbeziehungen, Nachweis der Leistungsfähigkeit s.o.). Durch die Umgestaltung des Verkehrsraum sollen alle Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit bekommen sicher, auf anforderungsgerechten und zukunftsfähigen Straßen am Verkehr teilnehmen zu können. Der Südring (Südtangente) ist als mögliche langfristige Planungsoption im Flächennutzungsplan der Stadt Bayreuth enthalten. Eine etwaige Realisierung würde vorrangig zu einer Entlastung der Durchgangsverkehre auf den entsprechenden Routen (insbesondere Spitzwegstraße - Justus-Liebig-Straße – Thiergärtner Straße – Universitätsstraße) beitragen, hätte jedoch für die Pendlerverkehre und den betreffenden Straßenraum der geplanten Verkehrsraumneugestaltung nur einen äußerst geringen Nutzen. Dementsprechend ist es wichtig und notwendig, dass auch ohne Realisierung des nicht absehbaren Südrings ein ausreichend leistungsfähiges, aber vor allem verkehrssicheres Straßensystem für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden kann. Dies ist mit der vorgesehenen Verkehrsraumneugestaltung vorgesehen. Die Referenzzählungen, die als Basis der Verkehrsuntersuchung dienten, wurden außerhalb der Ferien oder Baustellen / Sperrungen etc. durchgeführt. Bewusst zum Abschluss des Verkehrsversuchs im September 2022, bei dem versuchsweise die Wegnahme einer Kfz-Fahrspur in den Straßenzügen Bismarckstraße und Erlanger Straße getestet wurde, ist eine Verkehrszählung durchgeführt worden. Diese Verkehrszählung diente explizit dazu, die möglichen Verdrängungsverkehre zu ermitteln, d. h. die Verkehrsmenge zu ermitteln, die aufgrund der einspurigen Verkehrsführungen vor allem in den Spitzenstunden die Straßen eventuell gemieden und ggf. Alternativrouten gewählt haben.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Während des Verkehrsversuchs ist in den betreffenden Straßen nahezu ausschließlich zu den Spitzenverkehrsstunden eine geringere Verkehrsbelastung ermittelt worden. Dies kann auf gewisse Ausweichverkehre während des Verkehrsversuchs in den Spitzenstunden hindeuten. Die Verkehrsbeobachtungen während des Verkehrsversuchs haben gezeigt, dass längere Wartezeiten insbesondere während der Spitzenstunde am Morgen in der Bamberger Straße in Richtung stadteinwärts aufgetreten sind. Dies war im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass eine Anpassung der Lichtsignalanlage am Freiheitsplatz für den Versuchszeitraum nicht durchgeführt werden konnte. Da die Verkehrsführung stadteinwärts ab dem Freiheitsplatz auf einen Fahrstreifen verengt war, konnten verglichen mit der ansonsten zweistreifigen Führung weniger Fahrzeuge den Knotenpunkt passieren. Bei Umsetzung der Planungen werden sich für diese Situation durch eine Anpassung der Lichtsignalanlagen deutliche Verbesserungen ergeben, so dass auch vergleichsweise deutlich weniger Ausweichverkehre provoziert werden.
3	Sicherheit/ Verkehrsgefahren		
a)	Es wird befürchtet, dass Paketlieferdienste in Zukunft auf dem Fahrradweg halten müssen. Im Zuge der einspurigen Fahrbahn wird der nachfolgende Gefahr gezwungen, auf den Fahrradstreifen auszuweichen, was wiederum die Fahrradfahrer gefährdet.	– Privatperson Justus-Liebig-Straße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27347)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Im Bebauungsplan sind an der Erlanger Straße in zwei relevanten Bereichen und in der Bismarckstraße an einem Standort „Ladezonen“ vorgesehen, die mindestens in den Hauptverkehrszeiten für entsprechende Lade- und Liefervorgänge vorgehalten werden sollen, um mögliche Konflikte zu minimieren bzw. zu vermeiden. Sollten weitere Maßnahmen aufgrund drohenden Parkraumangel für Bewohner oder Geschäftsinhabern er-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			forderlich werden, so können ergänzend durch die Straßenverkehrsbehörde weitere Einschränkungen oder Beschränkungen hinsichtlich der Parkraumordnung am Straßenzug oder den angrenzenden Straßen in Betracht gezogen werden (z. B. Bewohnerparken, Parkscheibe), dies kann jedoch im Bebauungsplan nicht verbindlich geregelt werden. Das Halten auf oder Befahren von Fahrrad- und Gehwegen ist grundsätzlich nicht zulässig.
b)	Anwohnerinnen und Anwohner befürchten, dass sie aufgrund der Straßenverengung ihre Hofein-/ausfahrt nicht mehr nutzen können ohne den Verkehr (Straße und Fuß-/Radweg) zu gefährden. Bei den Rotphasen der Hauptverkehrsstraßen ist das Einbiegen aus den Querstraßen möglich, die Zeitlücken hierfür sind jedoch zu knapp. Die Testphase hat die Befürchtung bestätigt. Es ist kaum Platz für eine, nicht eingeplante, aber nötige Einfädelspur um aus der Albert-Preu-Straße in die Bismarckstraße oder Erlanger Straße einzufahren und diese würde dann zudem noch von vielen Paket-Dienstleistern als Kurzparkplatz genutzt werden.	– Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27332) – Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27704) – Privatperson mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27646) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 20.12.2023 (ID: 27445) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27666)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Bei Einfahrt in die übergeordneten Straßen, hier Bismarckstraße und Erlanger Straße, sind entsprechend die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung vom ausfahrenden Verkehrsteilnehmenden einzuhalten und hierbei insbesondere eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmender auszuschließen. Die Verkehrssituation ändert sich im Grundsatz durch die vorgesehene Verkehrsraumneugestaltung nicht, wird jedoch durch die Fahrspurreduzierung in Bezug auf den Verkehrsablauf des motorisierten Verkehrs zumindest übersichtlicher. Weiterhin ist gemäß Straßenverkehrsordnung von der jederzeit erforderlichen gegenseitigen Rücksichtnahme und Vorsicht aller Verkehrsteilnehmenden auszugehen. Entsprechend § 10 StVO besteht für Ausfahrende aus einem Grundstück eine besondere Sorgfaltspflicht. Es handelt sich um eine übliche Verkehrssituation, übermäßige Probleme sind nicht zu erwarten bzw. durch die Ausfahrenden selbst auszuschließen.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Albert-Preu-Straße mit Schreiben vom 28.12.2023 (ID: 27487)	Im Bebauungsplan sind an der Erlanger Straße in zwei Bereichen, sowie in der Bismarckstraße in einem relevanten Bereich „Ladezonen“ vorgesehen, die mindestens in den Hauptverkehrszeiten für entsprechende Lade- und Liefervorgänge vorgehalten werden sollen, um mögliche Konflikte zu minimieren bzw. zu vermeiden.
c)	Die Ein- und Ausfahrt des Stadtfriedhofs ist bereits zu eng. Im Rahmen der Planung soll sie noch enger werden, das stellt eine Gefahr für alle Verkehrsteilnehmer dar.	– Privatperson Tirolerstraße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Die Ein- bzw. Ausfahrtsbreite zum Stadtfriedhof ändert sich gegenüber dem Bestand nicht, es wird lediglich die Aufteilung des Straßenraums verändert. Die Ein- und Ausfahrt an der Erlanger Straße von bzw. zu den Parkplätzen an der Aussegnungshalle ist eine untergeordnete Anbindung mit dem Charakter eine „Grundstückszufahrt“, weshalb eine Bevorrechtigung des Geh- und Radverkehrs vorgesehen ist. Dementsprechend ist die Ausgestaltung als Geh- und Radwegüberfahrt vorgesehen, welche gemäß Regelwerk durch eine deutliche Anrampung ausgebildet werden soll. Die Planung wurde durch ein Verkehrssicherheitsaudit überprüft; diese bestätigt, dass keine Probleme entstehen würden.
d)	Es ist wichtig, dass die Fahrradwege nicht zwischen Gehsteig und Straße wechseln. Hier wäre zum Beispiel eine Kombination aus Fahrrad- und Busspur hilfreich.	– Privatperson Finkenweg mit Schreiben vom 09.12.2023 (ID: 27309) – Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27704)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Die geplanten Radverkehrsanlagen entsprechen den Vorgaben und Empfehlungen der technischen Richtlinien und Regelwerke. D. h. die vorliegende Planung entspricht dem aktuellen Stand der Wissenschaft und der Verkehrssicherheitsforschung und wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und des Verkehrssicherheitsaudits unabhängig überprüft. Die konkrete Art der Radverkehrsführung ist von vielen Faktoren abhängig

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			und häufig durch den begrenzt zur Verfügung stehenden Verkehrsraum limitiert. Im Planungsbereich musste entsprechend der konkreten räumlichen Möglichkeiten eine Abschnittsbildung bezüglich der Art der Radverkehrsführung vorgenommen werden. Wo immer räumlich umsetzbar, sind baulich abgetrennte Radwege vorgesehen. Im östlichen Abschnitt der Erlanger Straße sowie an der Bismarckstraße zwischen der Löhestraße und dem Wittelsbacherring in der stadteinwärtigen Radverkehrsführung ist ein Radfahrstreifen entsprechend der Regelmaße der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) vorgesehen. Die Option einer Umweltspur (Bus- und Fahrradspur) wurde frühzeitig im Planungsprozess abgeprüft, ist jedoch aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen und abzusehenden signifikanten Leistungsfähigkeitseinschränkungen für den motorisierten Individualverkehr (u. a. durch den zwangsläufigen Wegfall von Abbiegespuren) sowie der nicht möglichen Einbindung einer gegenläufigen Radführung an der Bismarckstraße keine zielführende Planungsoption.
e)	Bis heute ist keine erkennbare Initiative zur Entschärfung der Gefährdungslage am Kindergarten in der Erlanger Straße unternommen worden. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist zwingend notwendig.	– Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 04.12.2023 (ID: 27249)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Verkehrsrechtliche Maßnahmen (hier: Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h) können nicht verbindlich im Bebauungsplan geregelt werden. Mit Umsetzung der Verkehrsraumneugestaltung entsteht eine neue Verkehrssituation, welche wichtige und die möglichen baulichen Verbesserungen bezüglich der Verkehrssicherheit beinhaltet. Ob ergänzende verkehrsrechtliche Maßnahmen erforderlich und rechtlich geboten sind, ist abschließend durch die Straßenverkehrsbe-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			hörde zu prüfen (z. B. im Rahmen der baulichen Umsetzung oder bei entsprechenden Erkenntnissen im laufenden Betrieb) und bedürfen ggf. gesonderter Anordnungen.
f)	Es ist zu erwarten, dass die Verkehrsteilnehmenden aufgrund von längeren Stauungen zunehmend aggressiver werden, was Auswirkungen auf die Gefährdungs- und Sicherheitslage und die Unfallhäufigkeit hat.	– Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 04.12.2023 (ID: 27249)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Durch die geplante einspurige Verkehrsführung wird eine eindeutige und klar begreifbare Verkehrssituation geschaffen, durch die eine hohe Verkehrssicherheit erreicht wird. Mögliche Verkehrsgefährdungen oder Unfallgefahren durch Überholvorgänge oder Fahrspurwechsel im Bereich der unsignalisierten Knotenpunkte werden hierdurch effektiv vermieden. Dementsprechend sind auch ein ruhigerer Verkehrsfluss und ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau zu erwarten, wodurch eher positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu erwarten sind.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
g)	Die Gefahr der Straßenkreuzungen auf der Erlanger Straße und der Bismarckstraße bleibt für Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen bestehen. Selbst der Auslöser der Planungen – ein Abbiegeunfall von der Bismarckstraße in den Wiltelsbacherring – kann mit dieser Maßnahme nicht verhindert werden; er ist vielmehr durch die Fahrräder-Aufstellzone vor der Ampel vor den motorisierten Kfz verhindert worden. Seit den Umbaumaßnahmen ist keine vergleichbare Unfallsituation mehr zu verzeichnen, warum muss dennoch der Umbau der gesamten Straße stattfinden? Die Bevorrechtigung für Fußgänger und Radfahrer auf der Bismarckstraße und Erlanger Straße birgt ein Gefährdungspotenzial für den querenden Verkehr.	– Privatperson Hühlweg mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27647) – Privatperson mit Schreiben vom 03.01.2024 (ID: 27639) – Privatperson mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27646) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27666)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite, die geplante einspurige Verkehrsführung und die Verbesserung der Sichtbeziehungen, die sich z. B. durch Verbreiterung der Seitenräume ergibt, wird eine wesentlich übersichtlichere und eine eindeutige und klar begreifbare Verkehrssituation geschaffen. Hierdurch wird eine hohe Verkehrssicherheit erreicht und auch die Straßenquerung erleichtert. Mögliche Verkehrsgefährdungen oder Unfallgefahren durch Überholvorgänge oder Fahrspurwechsel im Bereich der unsignalisierten Knotenpunkte werden dadurch effektiv vermieden. Die zurzeit vorhandenen Radverkehrsanlagen entsprechen im Planungsbereich nicht den aktuellen technischen Vorschriften, die Erlanger Straße verfügt über keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen und die Einbahnregelung in der Bismarckstraße macht für den Radverkehr umständliche Umwege über ebenso ungeeignete Ausweichstrecken erforderlich. Ziel der Planung ist eine zukunftsfähige und anforderungsgerechte verkehrliche Gestaltung, bei der in den zur Verfügung stehenden Straßenräumen den Belangen aller Verkehrsteilnehmer gleichermaßen Rechnung getragen werden soll ohne bestimmte Verkehrsmittel zu bevorzugen oder zu benachteiligen. Dabei soll den Belangen der Nahmobilität insbesondere den Belangen des Radverkehrs in besonderem Maße Rechnung getragen werden, da diese im derzeitigen Straßenraum nicht ausreichend bzw. nicht anforderungsgerecht ausgebaut sind. An den untergeordneten Einmündungen Wolfsgasse, Albert-Preu-Straße und Humboldtstraße wird im Zuge der Bismarckstraße eine Bevorrechtigung des Fuß- und

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Radverkehrs angestrebt. Dafür werden Geh- und Radwegüberfahrten geschaffen, welche u. a. durch Anramungen und Materialwechsel (ggf. ergänzt durch Rotmarkierung etc.) auf die besondere Verkehrssituation hinweisen und eine aufmerksame Fahrweise aller Verkehrsteilnehmenden unterstützen soll. Die Planung wurde durch ein Verkehrssicherheitsaudit überprüft und keine Probleme bezüglich der Querungssituationen erkannt.
h)	Es sollte mit entsprechenden Hinweisschildern darauf hingewiesen werden, dass Radverkehr auch entgegen der Einbahnstraßen stattfinden darf. Insbesondere in Kreuzungsbereichen sollte intensiv auf bevorrechtigt kreuzenden Rad- und Fußgängerverkehr hingewiesen werden. Aufgrund der schlechten Einsehbarkeit an den Einmündungen der Wolfsgasse Albert-Preu-Straße und der Humboldtstraße könnten in die Bismarckstraße einfahrende Verkehrsteilnehmer die in auswärtige Richtung fahrenden Radfahrer gefährden. Durch entsprechende Verkehrszeichen (ggf. Gefahrenzeichen 138) könnten die einfahrenden Verkehrsteilnehmer auf die kreuzenden Radfahrer hingewiesen werden.	– Privatperson mit Schreiben vom 03.01.2024 (ID: 27639) – Bayerische Landespolizei, Polizeiinspektion Bayreuth-Stadt mit Schreiben vom 12.01.2024	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die entsprechend StVO erforderlichen Beschilderungen sind im Rahmen der baulichen Umsetzung zu berücksichtigen. Im Bebauungsplan kann die straßenverkehrsrechtliche Beschilderung der dargestellten Radverkehrsanlagen nicht verbindlich geregelt werden. Die diesbezüglichen Entscheidungen und Anordnungen obliegen der Straßenverkehrsbehörde und können erst nach der baulichen Umsetzung abschließend erfolgen. Die bauliche Gestaltung mit baulich getrennter Radwegführung und Absicherung durch Geh- und Radwegüberfahrten an den untergeordneten, nicht signalisierten, Einmündungen sollen hierbei die erforderliche verkehrsrechtliche Beschilderung ergänzen und die Verkehrssicherheit erhöhen. Die Planung wurde durch ein Verkehrssicherheitsaudit überprüft und keine maßgeblichen Probleme bezüglich der Querungssituationen erkannt.
i)	Der integrative Montessori Kindergarten in der Erlanger Straße begrüßt die Planung und bittet um eine sofortige Geschwindigkeitsbegrenzung bis zur Umsetzung der Planung. Die Gefahrensituation in der Erlanger Straße ist zunächst gekennzeichnet durch das überhöhte Tempo vieler PKWs.	– Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27707)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Verkehrsrechtliche Maßnahmen (hier: Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h) können

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Der Einfahrtsbereich in die Erlanger Straße vom Ring her ist durch die kurze Strecke, die Einfahrtskurve mit Sichtbehinderung (seitliche Bepflanzung) den Anstieg, die Querstraßen und die Bushaltestelle ausgesprochen unübersichtlich. Die Doppelspurigkeit verleitet Autofahrende dennoch zum Überholen bzw. zu „Wettrennen“, für Passanten und Radfahrer ist nicht einzuschätzen, ob ein Auto mit mäßiger oder überhöhter Geschwindigkeit anfährt oder sich gerade in der Beschleunigung befindet. Immer wieder kommt es im Bereich Unteres Tor/Albert-Preu-Str. auch zu gefährlichen Situationen, weil die Aufmerksamkeit aller querenden Verkehrsteilnehmenden so sehr auf den Verkehr vom Ring her gerichtet ist, dass die aus den Nebenstraßen abbiegenden Autos und Radfahrer gleichzeitig querende Fußgänger und Radfahrer übersehen.		nicht verbindlich im Bebauungsplan geregelt werden. Mit Umsetzung der Verkehrsraumneugestaltung entsteht eine neue Verkehrssituation, welche die möglichen und wichtigen baulichen Verbesserungen bezüglich der Verkehrssicherheit beinhaltet. Ob ergänzende verkehrsrechtliche Maßnahmen erforderlich und rechtlich geboten sind, ist abschließend durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen (z. B. im Rahmen der baulichen Umsetzung oder bei entsprechenden Erkenntnissen im laufenden Betrieb) und bedürfen ggf. gesonderter Anordnungen. Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite, die geplante einspurige Verkehrsführung und die Verbesserung der Sichtbeziehung durch Verbreiterung des nördlichen Seitenraums wird eine wesentlich übersichtlichere und eine eindeutige und klar begreifbare Verkehrssituation geschaffen. Hierdurch wird eine hohe Verkehrssicherheit erreicht, die Straßenquerung erleichtert und auch die Aufmerksamkeit einbiegender bzw. abbiegender Kfz-Führender gegenüber querenden Fußgängern erhöht. Mögliche Verkehrsgefährdungen oder Unfallgefahren durch Überholvorgänge oder Fahrspurwechsel im Bereich der unsignalisierten Knotenpunkte werden dadurch effektiv vermieden.
j)	Der bestehende Fahrradweg in der Bismarckstraße läuft teilweise auf der Straße. Dieser schützt die Fahrradfahrer nicht vor dem MIV- und Busverkehr. Diese Problematik besteht im aktuellen Plan auch weiterhin, sodass davon ausgegangen werden muss, dass einige Radfahrer auf die weniger befahrenen Seitenstraßen ausweichen werden. Diese Situation betrifft insbesondere Personen mit Kindern.	– Privatperson mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27646) – Privatperson Bambergerstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27714)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die Darstellungen des Bebauungsplans unterscheiden deutlich zwischen den baulich angelegten („hochgesetzten“) Radwegen (in kräftigem Rot) und markierten Radfahrstreifen als Bestandteil der Straßenverkehrsfläche (vgl. Planlegende). Im Bereich der Einbahnstraße für den Radverkehr entlang der gesamten Bismarckstraße

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Erikaweg mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27717)	ist ein baulich angelegter, hochgesetzter Radweg geplant, um die Sicherheit der Radfahrenden zu gewährleisten. In der Bismarckstraße ist lediglich stadteinwärts in der Zuführung am Freiheitsplatz und in der Ausleitung bzw. Überleitung in die Innenstadt mit Fortführung in einer Tempo-30-Zone am Dammwäldchen ein Radfahrstreifen – jeweils in Regelbreite von mind. 1,85 m - eingeplant. Hierbei handelt es sich um regelmäßige und erprobte Radverkehrsführungen gemäß den technischen Regelwerken, die gegenüber dem Bestand auch eine deutliche Verbreiterung beinhaltet. Die Planung wurde durch ein Verkehrssicherheitsaudit überprüft und keine maßgeblichen Probleme bezüglich der Radverkehrsführung erkannt. Ausweichverkehr durch Radfahrende ist dementsprechend nicht vermehrt zu erwarten, jedoch handelt es sich bei den Radverkehrsführungen um ein Angebot, dass nicht zwingend angenommen werden muss.
k)	Es wird vorgeschlagen, die Kreuzungen im Plangebiet im niederländischen Stil umzubauen. Dies ist eine einfache Möglichkeit um die Verkehrsführung an den Kreuzungen sicherer zu gestalten. Ein Umlenken der Fahrradspuren um die Ecken vor der Überquerung der Kreuzung verbessert die Sichtverhältnisse sowohl für Fahrradfahrende als auch Autofahrende deutlich. Eine nahezu senkrechte Ausrichtung der Verkehrsteilnehmenden zueinander wird durch Bauelemente auf der Straße erreicht, die ein leichtes Abbiegen vor der Überquerung erzwingen. Ein Vorschlag für die Bismarckstraße und Erlanger Straße wird beigelegt (siehe Anhang 2).	– Privatperson Leibnizstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27716)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Das niederländische Kreuzungsmodell bzw. sogenannte „geschützte Kreuzungen“ haben aus Sicht des Fußverkehrs gegenüber den von den technischen Regelwerken vorgegebenen Führungsformen des Radverkehrs in Knotenpunktbereichen erhebliche Nachteile. Insbesondere erhöhen sich deutlich die Anzahl der Querungssituationen und Konfliktbereiche zwischen dem Rad- und Fußverkehr. Die im Bebauungsplan gewählte und dargestellte Führungsform des Radverkehrs entspricht den Vorgaben der technischen Regelwerke und wurde im Rahmen eines Verkehrssicherheitsaudits unabhängig überprüft.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
I)	Wie sollen die Radwege sicher (ggf. auch gegen Überfahren, Glatteis, nassem Laub) angelegt werden? Hier böte sich alternativ eine Markierung mit unterbrochener Linie an, die im Bedarfsfall, wenn kein Radfahrer den Weg beansprucht, überfahren werden kann und zudem den kostenneutralsten „Umbau“ darstellt.	– Privatperson Friedrich-von-Schiller-Straße mit Schreiben vom 13.12.2023 (ID: 27371) – Privatperson Eichelweg mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27331)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die öffentlichen Verkehrsflächen (insbesondere Fahrbahnen und Radwege) werden in die regelmäßige Straßen- und Wegereinigung sowie den Winterdienst aufgenommen und entsprechend betreut. Ein Überfahren des Radweges ist nicht möglich, da dieser teilweise durch ein Hochbord ausgebildet ist. Der Radfahrstreifen ist ein Sonderfahrstreifen (durchgezogene Leitlinie) und darf von anderen Fahrzeugen – außer zum Queren - nicht überfahren werden. Dies dient der Sicherheit des Radfahrverkehrs. Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann weiterhin leistungsfähig abgewickelt werden. Eine zusätzliche Entlastung durch Mitbenutzung von Radverkehrsanlagen durch Kfz ist nicht erforderlich, wäre zudem nicht verkehrssicher umsetzbar oder zulässig. Lediglich zum Queren können und dürfen die Radverkehrsanlagen überfahren werden. Die konkrete Art der Radverkehrsführung ist von vielen Faktoren abhängig und häufig durch den begrenzt zur Verfügung stehenden Verkehrsraum limitiert. Wo immer räumlich umsetzbar, sind entsprechend der Vorgaben und Empfehlungen der technischen Regelwerke für die örtliche Situation baulich abgetrennte Radwege vorgesehen. Im östlichen Abschnitt der Erlanger Straße sowie an der Bismarckstraße zwischen der Löhestraße und dem Wittelsbacherring in der stadteinwärtigen Radverkehrsführung ist ein Radfahrstreifen entsprechend der

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Regelmaße der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) vorgesehen.
m)	Mit der Einspurigkeit wird es zu Verkehrschaos und erhöhten Sicherheitsrisiken kommen, da die Verkehrssituation unübersichtlicher wird (weil es keine Ausweichmöglichkeiten gibt, Parkplatzsuche). Es wird befürchtet, dass die Wegnahme einer Fahrspur in der Bismarckstraße zu den Hauptverkehrszeiten die Leichtigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigen kann, insbesondere durch Rückstau im Bereich der Einmündung in den Wittelsbacherring.	– Privatperson Albert-Preu-Straße mit Schreiben vom 28.12.2024 (ID: 27489) – Privatperson Albert-Preu-Straße mit Schreiben vom 09.12.2023 (ID: 27306) – Privatperson Stolzingstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27672) – Bayerische Landespolizei, Polizeiinspektion Bayreuth-Stadt mit Schreiben vom 12.01.2024 – Privatperson Justus-Liebig-Straße mit Schreiben vom 12.12.2023 (ID: 27357)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Für die Umsetzung der Verkehrsraumneugestaltung mit Berücksichtigung anforderungsgerechter und sicherer Rad- und Fußverkehrsanlagen ist teilweise auch die Auffassung bzw. Verschiebung von Park- und Halteflächen erforderlich. Im Bestand sind an der Bismarckstraße und Erlanger Straße (inkl. Siebener Platz) ca. 90-95 Pkw-Park- und Haltemöglichkeiten gegeben (teilweise zeitlich befristet, Ausnutzung abhängig vom individuellen Parkverhalten). Im aktuellen Bebauungsplanentwurf sind in diesen Straßenräumen weiterhin rd. 90 Pkw-Park- und Haltemöglichkeiten berücksichtigt (80 Parkstände - davon 2 ausgewiesene Behindertenstellplätze - sowie 10 Haltemöglichkeiten in den vorgesehenen Ladezonen). Dementsprechend ist lediglich eine gewisse räumliche Verlagerung und Umstrukturierung der Halte- und Parkmöglichkeiten vorgesehen, die auch zu einer besseren Ordnung und Flächenausnutzung beitragen soll. Negative Auswirkungen sind dementsprechend nicht zu erwarten. Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine negativen Auswirkungen auf die Leichtigkeit und Sicherheit des

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Straßenverkehrs – bei der alle Verkehrsarten zu betrachten sind - zu erwarten. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Gleichzeitig wird mit der vorliegenden Planung gemäß Bebauungsplan ein insgesamt leistungsfähiges Verkehrssystem mit deutlichen Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet (Verkehrssicherheit vor Leichtigkeit).
n)	Beim Ausbau der Erlanger Straße sollte versucht werden, die Verkehrssicherheit für den Kindergarten Erlanger Straße zu verbessern. Die derzeitige Situation birgt erhebliches Gefährdungspotential für die Kinder vor allem in den Bring- und Holsituationen, da auf der Erlanger Straße sehr schnell gefahren wird und der Gehweg nicht sehr breit ist. Evtl. könnte im Zuge des Umbaus der Gehweg verbreitert und/oder eine (noch einzurichtende) Geschwindigkeitsbegrenzungszone durch eine streckenweise Erhöhung und farbliche Absetzung des Fahrbahnbereiches verdeutlicht werden. Die Gehwege sind derzeit an vielen Stellen zu eng.	– Stadt Bayreuth: Jugendamt mit Schreiben vom 05.01.2024 (Aktenzeichen J 4233,016) – Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27707) – Privatperson Berneckerstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 und Unterschriftenliste mit 25 Unterschriften (ID: 27674)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Die Straßenquerung der Erlanger Straße auf Höhe Unteres Tor wird durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite und Verbesserung der Sichtbeziehung durch Verbreiterung des nördlichen Seitenraums erheblich verbessert und die Verkehrssituation wesentlich übersichtlicher. Die Gehwege sollen im Rahmen der Verkehrsraumneugestaltung beidseitig der Erlanger Straße auf ein Mindestmaß von 2,5 m verbreitert werden – ausgenommen sind hiervon lediglich kurze Engstellen durch bestehende Einbauten (z. B. Treppenanlagen). Hierdurch kann eine ausreichende Begegnungsbreite auf den Gehwegen gewährleistet werden. Durch die geplante einspurige Verkehrsführung wird eine eindeutige und klar begreifbare Verkehrssituation geschaffen, durch die eine hohe Verkehrssicherheit erreicht wird. Mögliche Verkehrsgefährdungen oder Unfallgefahren durch Überholvorgänge oder Fahrspurwechsel im Bereich der unsignalisierten Knotenpunkte werden hierdurch effektiv vermieden. Verkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h im Bereich

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			des Kindergartens) können nicht verbindlich im Bebauungsplan geregelt werden. Mit Umsetzung der Verkehrsraumneugestaltung entsteht eine neue Verkehrssituation, welche die möglichen und wichtigen baulichen Verbesserungen bezüglich der Verkehrssicherheit (insbesondere für den Fuß- und Radverkehr) beinhaltet. Ob ergänzende verkehrsrechtliche Maßnahmen erforderlich und rechtlich geboten sind, ist abschließend durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen (z. B. im Rahmen der baulichen Umsetzung oder bei entsprechenden Erkenntnissen im laufenden Betrieb) und bedürfen ggf. gesonderter Anordnungen.
o)	Der Einwender äußert sich positiv gegenüber der Planung und bedankt sich für die vorgelegten Planungen, die kritische Punkte verbessert hat und die in vollem Umfang unterstützt werden und mit Blick auf die Verkehrssicherheit im Bereich der Reformierten Kirche bzw. des Integrativen Montessori Kindergarten für zwingend notwendig gehalten werden. Die Planung trägt zu einer Verbesserung der folgenden Themen bei: • Verkehrssicherheit • Reduzierung überhöhte Geschwindigkeit in Erlanger Straße • Querung Erlanger Straße • Querung Seitenstraße (Passanten, Radverkehr, Busverkehr, Autoverkehr)	- Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 16.01.2024 (ID: 27726)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Entsprechend Einwendung ist ein wichtiges Ziel der Neuplanung dieses Verkehrsraums die Schaffung sicherer Verkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmenden.
4.	Grünstrukturen/ Klimaanpassung		
a)	An der Bismarckstr. zwischen Einmündung Erlanger Str. und Siebener Platz werden Baumpflanzungen vermisst. Der Parkstreifen sollte regelmäßig mit Bauminsele unterbrochen werden, besonders in diesem Bereich sollte die Gestaltung und Klimabedingungen aufgewertet werden.	- Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Bayreuth e.V. mit Schreiben vom 15.01.2024	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Im Bebauungsplanentwurf sind zahlreiche neue und ergänzende straßenbegleitende Grünflächen enthalten,

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		(Aktenzeichen VCD Bismarck- u. Erlangerstraße)	die entsprechend begründet werden können. Unter Berücksichtigung der bekannten Restriktionen bezüglich vorhandener Kabel- und Leitungsnetze (gerade im Verkehrsraum) sind im aktuellen Bebauungsplanentwurf unverbindliche Standortvorschläge für die Neupflanzung von Straßenbäumen enthalten. Die genaue Festlegung (Anzahl, Art und konkrete Standorte) soll und kann jedoch erst im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. der späteren Ausführung in enger Abstimmung unter den zuständigen Fachdienststellen erfolgen. Im Abschnitt der Bismarckstraße zwischen Erlanger Straße und Siebener Platz sind nur am Beginn und Ende Grünflächen mit Baumpflanzungen vorgesehen, auch um im Streckenabschnitt möglichst viele Straßenrandparkplätze für die Anwohnenden berücksichtigen zu können.
5.	Planerfordernis unbegründet		
5. 1	Optionen anderer Radwege		
a)	Der (schattige/schöne) Radweg entlang der Mistel verläuft parallel zur Bismarckstraße und Erlangerstraße, somit ist keine weitere Radverbindung zwischen Innenstadt und Altstadt nötig. In der Bismarckstraße gibt es zudem bereits einen Radweg stadteinwärts.	– Privatperson Adlerstraße mit Schreiben vom 07.01.2024 (ID: 27577) – Privatperson Fichtelgebirgsstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27673) – Privatperson Bayernring mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27675)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Weißburger Straße mit Schreiben vom 10.12.2023 (ID: 27313) – Privatperson Steinachstraße mit Schreiben vom 19.12.2023 (ID: 27435) – Privatperson Narzissenweg mit Schreiben vom 10.12.2024 (ID: 27319) – Privatperson Jakobstraße mit Schreiben vom 10.12.2023 (ID: 27322) – Privatperson Johannes-Lupi- Ring mit Schrei- ben vom 15.01.2024 (ID: 27708) – Privatperson Jakob-Fuchs- Straße mit Schreiben vom 13.12.2023 (ID: 27369)	Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden. Die zurzeit vorhandenen Radverkehrsanlagen entsprechen im Planungsbereich nicht den aktuellen technischen Vorschriften. Die geplanten Radverkehrsanlagen im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs bilden wesentliche Abschnitte des Radverkehrsnetzes als Bestandteil des ausgewiesenen Nebenroutennetzes (Haupttruten 2. Ordnung) oder wichtige Abschnitte im Zubringer- und Anliegerverkehr und sind dringend erforderlich, um eine sichere Nutzung der entsprechenden Verkehrsräume für Radfahrende gewährleisten zu können. Die neue Radverkehrsinfrastruktur soll die vorhandene und weiterhin benötigte Haupttrutenverbindung entlang der Mistel ergänzen und entlasten sowie zusätzliche direkte und sichere Wegeverbindungen ermöglichen. Aufgrund der erforderlichen gemeinsamen Führung des Rad- und Fußverkehrs entlang der Haupttrute an der Mistel sind zeitweise Engpass- und Konfliktsituationen zu verzeichnen – auch da die Route eine hohe Freizeit- und Grünraumqualität besitzt und dementsprechend sehr unterschiedliche Nutzungsansprüche aufeinander treffen. Diese Situation besteht jedoch auf allen Routenabschnitten entlang der Mistel und betreffen in gleichem bzw. teilweise noch erhöhtem Maße auch die weiterführenden und anschließenden Streckenbereiche, die jedoch keinerlei Erweiterungspotenzial aufweisen. Deshalb ist das planerische Ziel vielmehr, dem Radverkehr anforderungsgerechte nähräumliche Alternativen für den Alltag anbieten zu können. Dies ist bereits im Radverkehrskonzept durch die Berücksichtigung der

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Brandenburger Straße mit Schreiben vom 10.01.2024 (ID: 27617) – Gemeinde Geesees im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27630) – Privatperson Tiroler Straße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476) – Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27692) – Privatperson Maximilianstraße mit Schreiben vom 04.01.2024 (ID: 27542) – Privatperson St. Georgen mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27493)	„Nebenrouten“ (Haupttrouten 2. Ordnung) verankert, um durch deren Realisierung u. a. auch eine Entlastung der Haupttrouten zu erreichen – insbesondere im betreffenden Verkehrsraum (→ Schaffung einer anforderungsge- rechten Radverkehrsinfrastruktur an den Bundesstra- ßenabschnitten, um v.a. Anwohnenden aus dem Bereich Altstadt ein annehmbares Grundangebot und eine Alter- native bieten zu können). Hierdurch kann insgesamt ein erhöhter Mehrwert für alle Nutzenden erzielt werden (z. B. durch kürzere Wege und Verteilung des Verkehrs- aufkommens).

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27686) – Privatperson Eichendorffring mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27689) – Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 04.12.2023 (ID: 27249) – Privatperson St. Nikolaus Straße mit Schreiben vom 28.12.2023 (ID: 27488) – Privatperson Talblick mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27496) – Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27704) – Privatperson Lisztstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27679)	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Jean-Paul- Straße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27495) – Privatperson Zeppelinstraße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27494) – Privatperson Lohengrin- straße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27329) – Privatperson Jakob-Fuchs- Straße mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27502) – Privatperson Oswald-Merz- Straße mit Schreiben vom 12.12.2023 (ID: 27356) – Privatperson Gartenweg mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27498)	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Gemeinde Mistelbach im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27640) – Privatperson Eichelweg mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27331) – Gemeinde Glashütten im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27763) – Privatperson Kochelseestraße mit Schreiben vom 13.01.2024 (ID: 27662) – Privatperson Menzelplatz mit Schreiben vom 29.12.2023 (ID: 27490) – Privatperson-Gemeinde Geesees Landkreis Bayreuth mit	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		Schreiben vom 02.02.2024 (ID: 27969) – Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 16.01.2024 (ID: 27738) – Gemeinde Waischenfeld im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 16.01.2024 (ID: 27738) – Privatperson Donndorfer Straße mit Schreiben vom 10.12.2023 (ID: 27321) – Privatperson Graf-Münster-Straße mit Schreiben vom 13.01.2024 (ID: 27658) – Privatperson Funckstraße mit Schreiben vom 06.01.2024 (ID: 27573)	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Sperringweg mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27507) – Privatperson Sperringweg mit Schreiben vom 02.01.2024 (ID: 27513) – Privatperson Erikaweg mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27717) – Privatperson Bamberger- straße mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27656) – Privatperson Destubener Straße mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27592) – Privatperson Stolzingstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27672)	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
b)	Der Radweg in der Bismarckstraße reicht aus. Hinzu kommt, dass der Radweg in dieser Straße gering frequentiert ist.	– Privatperson Weißburger Straße mit Schreiben vom 10.12.2023 (ID: 27313) – Privatperson Steinachstraße mit Schreiben vom 19.12.2023 (ID: 27435) – Privatperson Jakob-Fuchs- Straße mit Schreiben vom 13.12.2023 (ID: 27369) – Gemeinde Ge- sees im Land- kreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27630) – Privatperson St. Georgen mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27493) – Privatperson Hühlweg mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27647)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Die zurzeit vorhandenen Radverkehrsanlagen entsprechen im Planungsbereich nicht den aktuellen technischen Vorschriften, die Erlanger Straße verfügt über keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen und die Einbahnregelung in der Bismarckstraße macht für den Radverkehr umständliche Umwege über ebenso ungeeignete Ausweichstrecken erforderlich. Ziel der Planung ist eine zukunftsfähige und anforderungsgerechte verkehrliche Gestaltung, bei der in den zur Verfügung stehenden Straßenräumen den Belangen aller Verkehrsteilnehmer gleichermaßen Rechnung getragen werden soll ohne bestimmte Verkehrsmittel zu bevorzugen oder zu benachteiligen. Dabei soll den Belangen der Nahmobilität insbesondere den Belangen des Radverkehrs in besonderem Maße Rechnung getragen werden, da diese im derzeitigen Straßenraum nicht ausreichend bzw. nicht anforderungsgerecht ausgebaut sind. Die vorhandenen Gehwege an der Erlanger Straße oder Bismarckstraße sind nicht geeignet für die Aufnahme von Radverkehr. Eine anforderungsgerechte Führung des Radverkehrs wäre hierdurch nicht möglich und die besonders schutzbedürftigen Belange des Fußgängerverkehrs wären erheblich beeinträchtigt. Eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs ist also an den Straßenzügen Erlanger Straße und Bismarckstraße insbesondere zum Schutz der Zu Fuß Gehenden (u. a. Schulumfeld) grundsätzlich ungeeignet. Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung, d. h. die Radverkehrsinfrastruktur muss erst hergestellt werden, damit diese von Radfahrenden genutzt werden kann,

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27495) – Privatperson Jakob-Fuchs-Straße mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27502) – Gemeinde Mistelbach im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27640) – Privatperson Eichendorffring mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27504) – Privatperson Eichelweg mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27331) – Privatperson Kochelseestraße mit Schreiben vom	sind anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen vorhanden, werden sie auch genutzt. Die geplanten Radverkehrsanlagen im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs bilden wesentliche Abschnitte des Radverkehrsnetzes als Bestandteil des ausgewiesenen Nebenroutennetzes (Hauptrouuten 2. Ordnung) oder wichtige Abschnitte im Zubringer- und Anliegerverkehr und sind dringend erforderlich, um eine sichere Nutzung der entsprechenden Verkehrsräume für Radfahrende gewährleisten zu können. Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		13.01.2024 (ID: 27662) – Privatperson Menzelplatz mit Schreiben vom 29.12.2023 (ID: 27490) – Privatperson Gemeinde Ge-sees Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 13.10.2023 (ID: 02.02.2024) – Privatperson Al-bert-Preu-Straße mit Schreiben vom 09.12.2023 (ID: 27306) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 20.12.2023 (ID: 27445) – Privatperson Donndorfer Straße mit Schreiben vom 10.12.2023 (ID: 27321) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		vom 14.01.2024 (ID: 27666) – Privatperson Leuschner- straße mit Schreiben vom 10.12.2023 (ID: 27320)	
c)	Die Bismarckstraße hat streckenweise eine dreispurige Fahrbahn und überdurchschnittlich breite Gehwege. Hier sollte ein Radweg stadtauswärts gebaut werden und bauliche Änderungen an der erst sanierten Erlanger Straße vermieden werden. Oder es könnte der vorhandene Radweg Bismarckstraße stadteinwärts auf zwei Spuren entgegengesetzt verbreitert werden.	– Privatperson Johannes-Lupi- Ring mit Schrei- ben vom 15.01.2024 (ID: 27708) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 20.12.2023 (ID: 27445)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die zurzeit vorhandenen Radverkehrsanlagen entsprechen im Planungsbereich nicht den aktuellen technischen Vorschriften, die Erlanger Straße verfügt über keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen und die Einbahnregelung in der Bismarckstraße macht für den Radverkehr umständliche Umwege über ebenso ungeeignete Ausweichstrecken erforderlich. Ziel der Planung ist eine zukunftsfähige und anforderungsgerechte verkehrliche Gestaltung, bei der in den zur Verfügung stehenden Straßenräumen den Belangen aller Verkehrsteilnehmer gleichermaßen Rechnung getragen werden soll ohne bestimmte Verkehrsmittel zu bevorzugen oder zu benachteiligen. Dabei soll den Belangen der Nahmobilität insbesondere den Belangen des Radverkehrs in besonderem Maße Rechnung getragen werden, da diese im derzeitigen Straßenraum nicht ausreichend bzw. nicht anforderungsgerecht ausgebaut sind. Die vorhandenen Gehwege an der Erlanger Straße oder Bismarckstraße sind nicht geeignet für die Aufnahme von Radverkehr. Eine anforderungsgerechte Führung des Radverkehrs wäre hierdurch nicht möglich und die besonders schutzbedürftigen Belange des Fußgänger-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			verkehrs wären erheblich beeinträchtigt. Eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs ist an den Straßenzügen Erlanger Straße und Bismarckstraße insbesondere zum Schutz der Zu Fuß Gehenden (u. a. Schulumfeld) grundsätzlich ungeeignet. Die geplanten Radverkehrsanlagen im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs bilden wesentliche Abschnitte des Radverkehrsnetzes als Bestandteil des ausgewiesenen Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung) oder wichtige Abschnitte im Zubringer- und Anliegerverkehr und sind dringend erforderlich, um eine sichere Nutzung der entsprechenden Verkehrsräume für Radfahrende gewährleisten zu können.
d)	Die Rupprechtstraße hat deutlich geringeres Verkehrsaufkommen als die beiden geplanten Straßen und kann somit von Fahrradfahrern genutzt werden.	– Privatperson Johannes-Lupi-Ring mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27708)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute 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 Planung konzentriert sich vorwiegend auf die beiden Straßenzüge Bismarckstraße und Erlanger Straße. Es erfolgt

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			kein grundlegender Eingriff in die Bestandssituation der Hardenbergstraße und Rupprechtstraße.
e)	Das bestehende Radwegenetz reicht aus (bereits gut ausgebaut und parallel zur Erlanger Straße).	– Privatperson St. Georgen mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27499) – Privatperson Lindigstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27712) – Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27692) – Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27665) – Stadt Hollfeld im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute 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 zurzeit vorhandenen Radverkehrsanlagen entsprechen im Planungsbereich nicht den aktuellen technischen Vorschriften, die Erlanger Straße verfügt über keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen und die Einbahnregelung in der Bismarckstraße macht für den Radverkehr umständliche Umwege über ebenso ungeeignete Ausweichstrecken erforderlich. Ziel der Planung ist eine zukunftsfähige und anforderungsgerechte verkehrliche Gestaltung, bei der in den zur Verfügung stehenden Straßenräumen den Belangen aller Verkehrsteilnehmer gleichermaßen Rechnung getragen werden soll ohne bestimmte Verkehrsmittel zu bevorzugen oder zu

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Gemeinde Aufseß im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628) – Gemeinde Plankenfels im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27628) – Privatperson Fantaisiestraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27324) – Privatperson Sauerbruchstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27688) – Privatperson Altmühlstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27681) – Privatperson Adolf-Wächter-	benachteiligen. Dabei soll den Belangen der Nahmobilität insbesondere den Belangen des Radverkehrs in besonderem Maße Rechnung getragen werden, da diese im derzeitigen Straßenraum nicht ausreichend bzw. nicht anforderungsgerecht ausgebaut sind. Die neue Radverkehrsinfrastruktur soll die vorhandene und weiterhin benötigte Hauptroutenverbindung entlang der Mistel ergänzen und entlasten sowie zusätzliche direkte und sichere Wegeverbindungen ermöglichen. Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs auf den Straßen ist nicht gegeben.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		Straße mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27648) – Privatperson Glockenstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27723) – Privatperson Luitpoldplatz mit Schreiben vom 12.12.2023 (ID: 27352) – Gemeinde Glashütten im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27763) – Privatperson Teufelsgraben mit Schreiben vom 12.12.2023 (ID: 27358) – Privatperson Austraße mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27624)	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Denkmalstraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27326) – Privatperson Richard-Wag- ner-Straße mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27593) – Privatperson Hugenotten- straße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27667) – Privatperson Landkreis Bay- reuth mit Schreiben vom 02.01.2024 (ID: 27514) – Privatperson Landkreis Bay- reuth mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27508) – Privatperson Destubener Straße mit Schreiben vom	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		14.01.2024 (ID: 27668) – Privatperson Bambergerstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27714) – Privatperson Erlenweg mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27694)	
f)	Es ist nicht verständlich, wieso die Bismarckstraße eine zusätzliche Fahrradspur stadtauswärts bekommen soll, wenn dieser bereits in der Erlanger Straße geplant wird. Wenn überhaupt eine Änderung der Verkehrswege in den beiden Straßenzügen notwendig sein sollte, wird diese in der Bismarckstraße nicht erkannt und schlichtweg abgelehnt.	– Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27666) – Privatperson Hühlweg mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27647)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden. Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Die geplanten Radverkehrsanlagen im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs bilden wesentliche Abschnitte des Radverkehrsnetzes als Bestandteil des ausgewiesenen Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung) oder wichtige Abschnitte im Zubringer- und Anliegerverkehr und sind dringend erforderlich, um eine sichere Nutzung der entsprechenden Verkehrsräume für Radfahrende gewährleisten zu können. Die neue Radverkehrsinfrastruktur soll die vorhandene und weiterhin benötigte Haupttroutenverbindung entlang der Mistel ergänzen und entlasten sowie zusätzliche direkte und sichere Wegeverbindungen ermöglichen.
5.2	Finanzierung		
a)	Die Gelder für die Umsetzung sollten in andere, wichtigere Projekte investiert werden (z.B. Bau und Sanierung von Kindergärten, Schulen, Eisstadion).	– Privatperson Weißburger Straße mit Schreiben vom 10.12.2023 (ID: 27313)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die geplanten Radverkehrsanlagen im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs bilden wesentliche Abschnitte des Radverkehrsnetzes als Bestandteil des ausgewiesenen Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung) oder wichtige Abschnitte im Zubringer- und

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27508) – Privatperson Heinrich-Schütz-Straße mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27503) – Privatperson Steinachstraße mit Schreiben vom 19.12.2023 (ID: 27435) – Privatperson Narzissenweg mit Schreiben vom 10.12.2024 (ID: 27319) – Privatperson Jakobstraße mit Schreiben vom 10.12.2023 (ID: 27322) – Privatperson Johannes-Lupi-Ring mit	Anliegerverkehr und sind dringend erforderlich, um eine sichere Nutzung der entsprechenden Verkehrsräume für Radfahrende gewährleisten zu können. Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttruten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden. Für die Umsetzung, d. h. auch die Finanzierung des Projektes, soll insbesondere auf Fördermittel zurückgegriffen werden. Zur Verbesserung der Klimabilanz im Mobilitätssektor, welche dringend erforderlich ist, werden Förderprogramme zur Finanzierung klimafreundlicher Anpassungen von Straßenräumen durch die Bundes- und Landesregierung aufgestellt. Entsprechende Fördergelder sind jeweils dem Zweck gebunden und können nicht für andere Maßnahmen (Schulen, Sport) verwendet werden. Die Schaffung und Erhaltung einer Verkehrsinfrastruktur, die für alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen nutzbar und sicher ist, gehört zur Daseinsvorsorge. Barrierefreie öffentliche Mobilitätsangebote sowie sichere

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27708) – Privatperson St. Georgen mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27499) – Privatperson Jakob-Fuchs-Straße mit Schreiben vom 13.12.2023 (ID: 27369) – Privatperson Rebhuhnweg mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27501) – Privatperson Brandenburger Straße mit Schreiben vom 10.01.2024 (ID: 27617) – Gemeinde Geesees im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27630)	und gut ausgebaute Fuß- und Radwege sind Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Hierzu wird eine verlässliche und funktionierende Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden benötigt. Die vorhandenen und in weiten Teilen erheblichen Defizite und Barrieren für die Nahmobilität sollen durch die Verkehrsraumneugestaltung behoben werden.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27706) – Privatperson mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27686) – Privatperson Eichendorffring mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27689) – Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 04.12.2023 (ID: 27249) – Privatperson St. Nikolaus Straße mit Schreiben vom 28.12.2023 (ID: 27488) – Privatperson Hühlweg mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27647)	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson O-schenberg mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27505) – Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27665) – Privatperson Fantaisiestraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27324) – Privatperson Erlenweg mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27694) – Privatperson Schumannstraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27344) – Privatperson Altmühlstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27681)	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Oswald-Merz- Straße mit Schreiben vom 12.12.2023 (ID: 27356) – Privatperson Gartenweg mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27498) – Privatperson Frankenstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27715) – Privatperson Rupprecht- straße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27338) – Privatperson Luitpoldplatz mit Schreiben vom 12.12.2023 (ID: 27352) – Privatperson Albert-Preu- Straße mit Schreiben vom	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		28.12.2023 (ID: 27487) – Privatperson Markgrafenalle mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27497) – Privatperson Eichelweg mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27331) – Privatperson Dr. Franz-Straße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27325) – Privatperson Kochelsee-straße mit Schreiben vom 13.01.2024 (ID: 27662) – Privatperson Menzelplatz mit Schreiben vom 29.12.2023 (ID: 27490) – Privatperson Teufelsgraben mit Schreiben vom	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		12.12.2023 (ID: 27358) – Privatperson Eichenlohe mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27500) – Privatperson Destubener Straße mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27592) – Privatperson Landkreis Bay-reuth mit Schreiben vom 02.01.2024 (ID: 27514) – Privatperson Destubener Straße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27668) – Privatperson Graf-Münster-Straße mit Schreiben vom 13.01.2024 (ID: 27658) – Privatperson Sperrlingweg mit Schreiben	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		vom 02.01.2024 (ID: 27513) – Privatperson Sauerbruchstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27688) – Privatperson Leuschnerstraße mit Schreiben vom 10.12.2023 (ID: 27320) – Privatperson Austräße mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27624)	
b)	Das Geld sollte in die Renovierung der bestehenden Fahrradwege investiert werden und Gefahrenstellen damit entschärft werden. Es gibt einige gefährliche Stellen an verschiedenen Radwegen in Bayreuth, die dringend entschärft werden müssen (Kreuzung am Mistelbach 41, Unterführung Brücke Thurnauer Weg, Wege zu Arbeitgebern in die Industriegebiete Sankt Georgen; Pfaffenleck; Wolfsbach, Aichig, St. Georgen/Bahnübergang Schokofabrik, Dr.-Hans-Frisch-Straße).	– Privatperson Lindigstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27712) – Privatperson Tiroler Straße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476) – Privatperson Hühlweg mit	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Die grundlegenden Umgestaltungen der Bundesstraßenabschnitte sind erforderlich, da die beiden Straßenzüge derzeit über keine oder keine dem aktuellen technischen Regelwerk entsprechenden Radverkehrsanlagen verfügen (dringendes Planerfordernis). Besonders vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit müssen die beiden Straßen als ein gemeinsames Verkehrsnetz neu gedacht werden. Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Hauptrouuten 2. Ordnung) und weist

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27647) – Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27495) – Privatperson Richard-Wagner-Straße mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27593) – Privatperson Sperlingweg mit Schreiben vom 02.01.2024 (ID: 27513)	eine hohe Erschließungs- und Verbindungsfunktion in einem Stadt-bereich (Altstadt) mit hoher Bevölkerungsdichte auf. In den letzten Jahren wurden vorrangig die Schwachstellen an den Haupttrouten aufgegriffen und verbessert. Bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße handelt es sich um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute für das städtische Gesamtnetz anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Die neue Radverkehrsinfrastruktur soll die vorhandene und weiterhin benötigte Haupttroutenverbindung entlang der Mistel ergänzen und entlasten sowie zusätzliche direkte und sichere Wegeverbindungen ermöglichen. Durch die geplante neue Radverkehrsinfrastruktur können die Bedingungen für den Radverkehr in einem hoch verdichteten Stadtquartier flächenhaft verbessert bzw. teilweise überhaupt erst ein Grundangebot geschaffen werden. Die Unterhaltung und Verbesserung bestehender Radverkehrsinfrastruktur steht mit dieser Maßnahme in keinem direkten Zusammenhang, sondern ist unabhängig davon wichtig und wird im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten und Ressourcen durch die zuständigen Fachdienststellen ebenso bearbeitet.
c)	Es wird gefragt, ob mit den Geldern der Rad- und Fußweg am Mistelbach saniert und ausgebaut werden kann, um die Umbauten an der Bismarckstraße und Erlanger Straße zu	– Privatperson St.-Nikolaus-Straße mit Schreiben vom	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung:

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	verhindern (Beleuchtung verbessern, Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h für E-Biker, Teilung der Spur in Rad- und Fußverkehr).	5.12.2023 (ID: 27265) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27706) – Privatperson Tirolerstraße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476) – Privatperson Maximilianstraße mit Schreiben vom 04.01.2024 (ID: 27542) – Privatperson Eichendorffring mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27689) – Privatperson Bayernring mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27675) – Privatperson Erlanger Straße mit	Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als Nebenroute anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden. Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung, d. h. die Radverkehrsinfrastruktur muss erst hergestellt werden, damit diese von Radfahrenden genutzt werden kann, sind Radverkehrsanlagen vorhanden, werden sie auch genutzt. Die geplanten Radverkehrsanlagen im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs bilden wesentliche Abschnitte des Radverkehrsnetzes als Bestandteil des ausgewiesenen Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung) oder wichtige Abschnitte im Zubringer- und Anliegerverkehr und sind dringend erforderlich, um eine sichere Nutzung der entsprechenden Verkehrsräume für Radfahrende gewährleisten zu können. Ein Ausbau der Radroute entlang der Mistel beim Stadtfriedhof wurde umfassend geprüft und mehrheitlich vom Bauausschuss am 17.10.2023 abgelehnt: Aufgrund der erforderlichen gemeinsamen Führung des Rad- und Fußverkehrs entlang der Hauptroute an der

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		Schreiben vom 04.12.2023 (ID: 27249) – Privatperson Lohengrinstraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27329) – Privatperson Albert-Preu-Straße mit Schreiben vom 28.12.2024 (ID: 27489) – Privatperson Eichenlohe mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27500) – Privatperson Destubener Straße mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27592) – Privatperson Fichtelgebirgsstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27673)	Mistel sind zeitweise Engpass- und Konfliktsituationen zu verzeichnen – auch da die Route eine hohe Freizeit- und Grünraumqualität besitzt und dementsprechend sehr unterschiedliche Nutzungsansprüche aufeinander treffen. Diese Situation besteht jedoch auf allen Routenabschnitten entlang der Mistel und betreffen in gleichem bzw. teilweise noch erhöhtem Maße auch die weiterführenden und anschließenden Streckenbereiche, die jedoch keinerlei Erweiterungspotenzial aufweisen. Deshalb ist das planerische Ziel vielmehr, dem Radverkehr anforderungsgerechte nähräumliche Alternativen für den Alltag anbieten zu können. Dies ist bereits im Radverkehrskonzept durch die Berücksichtigung der „Nebenrouten“ (Haupttrouten 2. Ordnung) verankert, um durch deren Realisierung u. a. auch eine Entlastung der Haupttrouten zu erreichen – insbesondere im betreffenden Verkehrsraum (→ Schaffung einer anforderungsgerechten Radverkehrsinfrastruktur an den Bundesstraßenabschnitten, um v.a. Anwohnenden aus dem Bereich Altstadt ein annehmbares Grundangebot und eine Alternative bieten zu können). Hierdurch kann insgesamt ein erhöhter Mehrwert für alle Nutzenden erzielt werden (z. B. durch kürzere Wege und Verteilung des Verkehrsaufkommens). Der „Ausbau“ des Geh- und Radweges an der Mistel zwischen der Carl-Burger-Straße und der Scheffelstraße, z. B. durch Schaffung eines parallelen Weges zum Bestandsweg stellt grundsätzlich keine Verbesserungsmaßnahme im Sinne der Radverkehrskonzepte für den Alltagsradverkehr dar. Aufgrund der Rahmenbedingungen und Zwangspunkte ist aus verkehrsplanerischer Sicht kaum ein verkehrstechnischer Mehrwert erzielbar, da keine nachhaltige systematische Verbesserung mit dem isolierten Ausbau der mittleren Teilstrecke einer

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Bambergerstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27714) – Privatperson Bambergerstraße mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27656) – Privatperson Richard-Wagner-Straße mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27593)	Route verbunden wäre. Demgegenüber wäre jedoch damit zu rechnen, dass mindestens in den Anschluss- und Verflechtungsbereichen zusätzliche Problem- und Gefahrenstellen entstehen und sich die Situation in den weiterführenden bzw. anschließenden Routenabschnitten weiter verschärfen könnte. Der notwendige Eingriff in die vorhandenen Grünstrukturen (zusätzliche Flächenversiegelung wertvoller Grünflächen und Gefährdung der Alleebeepflanzung) wird dementsprechend als unverhältnismäßig angesehen. Es werden deshalb die bereits beschlossenen konzeptionellen Planungen des Radverkehrskonzeptes zielgerichtet weiterverfolgt, d. h. insbesondere durch den gezielten Ausbau und Realisierung der Anschluss- und Nebenrouten (Haupttrouten 2. Ordnung) eine strukturelle Stärkung des gesamten Routennetzes vorgenommen. Hierbei können durch eine Umverteilung vorhandener Verkehrsflächen auch zusätzliche Flächenversiegelungen vermieden bzw. sogar ergänzende Entsiegelungen berücksichtigt werden.
d)	Die Kosten für die Planung sind zu hoch (Geldverschwendung). Auch bei einer Bezuschussung ist die Maßnahme nicht gerechtfertigt. Die veranschlagten Kosten stehen in keinem vernünftigen Verhältnis zum Nutzen.	– Privatperson Zeppelinstraße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27494) – Privatperson Isoldenstraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27336) – Privatperson Bambergerstraße mit	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die geplanten Radverkehrsanlagen im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs bilden wesentliche Abschnitte des Radverkehrsnetzes als Bestandteil des ausgewiesenen Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung) oder wichtige Abschnitte im Zubringer- und Anliegerverkehr und sind dringend erforderlich, um eine sichere Nutzung der entsprechenden Verkehrsräume für Radfahrende gewährleisten zu können. Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27656) – Privatperson Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27508) – Privatperson Jakob-Fuchs-Straße mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27502) – Privatperson Eichendorffring mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27504) – Privatperson Albert-Preu-Straße mit Schreiben vom 09.12.2023 (ID: 27306) – Privatperson Donndorfer Straße mit Schreiben vom 10.12.2023 (ID: 27321)	um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden. Für die Umsetzung, d. h. auch die Finanzierung des Projektes, soll insbesondere auf Fördermittel zurückgegriffen werden. Zur Verbesserung der Klimabilanz im Mobilitätssektor, welche dringend erforderlich ist, werden Förderprogramme zur Finanzierung klimafreundlicher Anpassungen von Straßenräumen durch die Bundes- und Landesregierung aufgestellt. Entsprechende Fördergelder sind jeweils dem Zweck gebunden und können nicht für andere Maßnahmen (Schulen, Sport) verwendet werden. Die Schaffung und Erhaltung einer Verkehrsinfrastruktur, die für alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen nutzbar und sicher ist, gehört zur Daseinsvorsorge. Barrierefreie öffentliche Mobilitätsangebote sowie sichere und gut ausgebaute Fuß- und Radwege sind Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Hierzu wird eine verlässliche und funktionierende Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden benötigt. Die vorhandenen und in weiten Teilen erheblichen Defizite und Barrieren für die Nahmobilität sollen durch die Verkehrsraumneugestaltung behoben werden.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Fichtelgebirgs- straße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27673) – Privatperson Graf-Münster- Straße mit Schreiben vom 13.01.2024 (ID: 27658) – Privatperson Bamberger- straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27714) – Privatperson Lindigstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27712) – Privatperson Dr. Franz- Straße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27325) – Privatperson Maximilian- straße mit Schreiben vom	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		04.01.2024 (ID: 27542) – Privatperson Fantaisiestraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27324) – Privatperson Leuschnerstraße mit Schreiben vom 10.12.2023 (ID: 27320) – Privatperson Schumannstraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27344) – Privatperson Humboldtstraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27328) – Privatperson Gemeinde Geesees Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 13.10.2023 (ID: 27969)	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Eichenlohe mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27500)	
e)	Es besteht die Frage, wie sich die Unterhaltskosten nach dem Umbau entwickelt werden. Außerdem wird gefragt, wie die Instandhaltung des Plangebiets, Grünanlagenpflege, usw. gewährleistet werden soll, wenn hierfür keine Zuschüsse mehr zur Verfügung stehen? Außerdem werden Baumaßnahmen durchgeführt, obwohl diese Straßen und Verkehrswege nach einer Priorisierung der ganzen Verkehrswege in der Stadt Bayreuth vermutlich nicht zu den dringendsten Verbesserungen zählen dürften.	– Privatperson Bambergerstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27714)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Die öffentlichen Verkehrsflächen (insbesondere Fahrbahnen und Radwege) werden in die regelmäßige Straßen- und Wegereinigung sowie den Winterdienst und die Grünflächenpflege aufgenommen und entsprechend durch die zuständigen städtischen Dienststellen (wie im Bestand) betreut. D. h. es kommt bezüglich des Unterhalts vorrangig zu einer gewissen inhaltlichen Umverteilung (z. B. Betreuung einer Fahrspur für den Kfz wird durch den Unterhalt eines Radweges oder einer Grünfläche ersetzt). Für den Unterhalt von Verkehrsanlagen gibt es grundsätzlich keine Zuschüsse. Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als Nebenroute anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Die Schaffung und Erhaltung einer Verkehrsinfrastruktur, die für alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen nutzbar und sicher ist, gehört zur Daseinsvorsorge. Barrierefreie öffentliche Mobilitätsangebote sowie sichere

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			und gut ausgebaute Fuß- und Radwege sind Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Hierzu wird eine verlässliche und funktionierende Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden benötigt. Die vorhandenen und in weiten Teilen erheblichen Defizite und Barrieren für die Nahmobilität sollen durch die Verkehrsraumneugestaltung behoben werden.
5.3	Keine direkte Anbindung an Radwegenetz		
a)	Die geplanten Radwege haben an ihren Endpunkten keine direkte Anbindung an ein überregionales Radwegenetz.	– Privatperson Adolf-Wächter-Straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27699) – Gemeinde Geesees im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27630) – Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27692) – Privatperson Hühlweg mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27647)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute 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 baulichen Anpassungen zur Realisierung der geplanten Radverkehrsführungen können nur innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes verbindlich geregelt werden. In den Anschlussbereichen erfolgt die Radverkehrsführung größtenteils im Mischverkehr auf der Fahrbahn, insbesondere bei den bereits ausgewiesenen Tempo-30-Zonen. In diesen Bereichen sind

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Adolf-Wächter-Straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27705) – Privatperson Erlenweg mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27694) – Gemeinde Glashütten im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27763) – Privatperson Gemeinde Geesees Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 02.02.2024 (ID: 27969) – Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 16.01.2024 (ID: 27738) – Gemeinde Waischenfeld im	keine Sonderwege zulässig. Für den Anschlussbereich Bamberger Straße werden eigenständige gesonderte Planungsvorhaben und ggf. –verfahren erforderlich und solchen sind entsprechend angestrebt. Im Bereich Freiheitsplatz ist für den Radverkehr eine direkte Anbindung an die Nebenroute Scheffelstraße – Justus-Liebig-Straße gegeben. Durch den unmittelbaren Anschluss der Radwegführung von der Bismarckstraße in das Dammwäldchen (Tempo-30-Zone) bzw. umgekehrt ist ein direkter Anschluss an das Fahrrad-Haupttroutennetz gemäß Radverkehrskonzept gewährleistet.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 16.01.2024 (ID: 27738) – Privatperson Gemeinde Geesees Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 13.10.2023 (ID: 27969)	
b)	Die geplanten Radwege leiten nicht in weitere Radwege über, sondern enden/beginnen an Straßen. Um sich zwischen Innenstadt und Altstadt mit dem Fahrrad zu bewegen, muss man also auch nach der Umsetzung der Planung streckenweise noch auf die Straße oder den Fußgängerstreifen ausweichen. Fahrradwege sollten auch in der Bamberger Straße und dem Stadtkernring gebaut werden, was nicht realistisch erscheint. Es ist unklar, wie - Fahrradverkehr von der Innenstadt in die Erlanger Straße geleitet werden soll - Fahrradverkehr von dem Freiheitsplatz in die Altstadt geleitet werden soll (Bamberger Straße) - Der Fahrradverkehr sicher über den Wittelsbacherring (Richtung Dammwäldchen) oder rechts oder links in die Hauptverkehrsstraße geführt werden soll	– Privatperson Steinachstraße mit Schreiben vom 19.12.2023 (ID: 27435) – Privatperson Maximilianstraße mit Schreiben vom 04.12.2024 (ID: 27254) – Gemeinde Geesees im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27630) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute 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 baulichen Anpassungen zur Realisierung der geplanten Radverkehrsführungen können nur innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes verbindlich geregelt werden. In den Anschlussbereichen erfolgt

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		vom 15.01.2024 (ID: 27706) – Privatperson Tirolerstraße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476) – Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 04.12.2023 (ID: 27249) – Privatperson Hühlweg mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27647) – Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27495) – Privatperson Erlenweg mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27694) – Privatperson Humboldtstraße mit	die Radverkehrsführung größtenteils im Mischverkehr auf der Fahrbahn, insbesondere bei den bereits ausgewiesenen Tempo-30-Zonen. In diesen Bereichen sind keine Sonderwege zulässig. Für den Anschlussbereich Bamberger Straße werden eigenständige gesonderte Planungsvorhaben und ggf. –verfahren erforderlich und sind entsprechend angestrebt. Im Bereich Freiheitsplatz ist für den Radverkehr eine direkte Anbindung an die Nebenroute Scheffelstraße – Justus-Liebig-Straße gegeben. Am Knotenpunkt Wittelsbacherring / Hohenzollernring / Erlanger Straße kann der Radverkehr aus der unteren Maximilianstraße bzw. Jahnstraße die ampelgesicherte Querung des Stadtkernrings nutzen, um in die Erlanger Straße einzufahren. Durch den unmittelbaren Anschluss der Radwegeführung von der Bismarckstraße in das Dammwäldchen (Tempo-30-Zone, s.o.) bzw. umgekehrt ist ein direkter Anschluss an das Fahrrad-Haupttroutennetz gemäß Radverkehrskonzept gewährleistet. Die Überquerung des Wittelsbacherrings wird durch die Lichtsignalanlage (24-h-Betrieb) abgesichert und ermöglicht (analog zur Anbindung Leopoldstraße).

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27328) – Gemeinde Mistelbach im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27640) – Privatperson Alexanderstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27682) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 20.12.2023 (ID: 27445) – Privatperson Bambergerstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27714) – Privatperson Funckstraße mit Schreiben vom 06.01.2024 (ID: 27573)	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27666)	
c)	Die bestehenden Radwege werden nicht ordnungsgemäß genutzt oder gar nicht genutzt (fehlendes Licht, dunkle Kleidung, Missachtung der Verkehrsregeln...). Die korrekte Nutzung kann auch bei den geplanten Wegen nicht gewährleistet werden. Dies hat sich bereits in der Testphase gezeigt, Radfahrer sind auf der PKW-Spur gefahren. Bei gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsbeteiligten gibt es keine Probleme. Selbst mit teuren Umbaumaßnahmen kann ein gewisses Gefahrenpotenzial nicht verhindert werden.	– Privatperson Steinachstraße mit Schreiben vom 19.12.2023 (ID: 27435) – Privatperson Tirolerstraße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476) – Privatperson Fantaisiestraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27324) – Privatperson Austrasse mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27624) – Privatperson Albert-Preu-Straße mit Schreiben vom	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Grundsätzlich sind von allen Verkehrsteilnehmenden die allgemein gültigen Verkehrsregelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) einzuhalten (z. B. Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme, Ausschluss Gefährdung oder vermeidbarer Behinderung anderer Verkehrsteilnehmender). Dies kann und muss bei Planung und Bau von Verkehrsinfrastruktur vorausgesetzt werden. Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung, d. h. die Radverkehrsinfrastruktur muss erst hergestellt werden, damit diese von Radfahrenden genutzt werden kann, sind Radverkehrsanlagen vorhanden, werden sie auch genutzt. Die geplante Radverkehrsinfrastruktur entspricht den Vorgaben und Empfehlungen der technischen Regelwerke und bietet somit auch die bestmöglichen Voraussetzungen für eine regelkonforme Nutzung. Die Planung wurde zudem von einem unabhängigen Sicherheitsaudit überprüft.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		09.12.2023 (ID: 27306)	
d)	Bevor neue Radwege gebaut werden, sollten die finanziellen Mittel genutzt werden, um Radfahrer durch Fahrradstreifen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Straßenverkehrsordnung zu schulen und zu kontrollieren.	– Privatperson Tiroler Straße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Die konkrete Art der Radverkehrsführung ist von vielen Faktoren abhängig und häufig durch den begrenzt zur Verfügung stehenden Verkehrsraum limitiert. Wo immer räumlich umsetzbar, sind entsprechend der Vorgaben und Empfehlungen der technischen Regelwerke für die örtliche Situation baulich abgetrennte Radwege vorgesehen. Im östlichen Abschnitt der Erlanger Straße sowie an der Bismarckstraße zwischen der Löhestraße und dem Wittelsbacherring in der stadteinwärtigen Radverkehrsführung ist ein Radfahrstreifen entsprechend der Regelform der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) vorgesehen. Verkehrserziehung und -überwachung werden durch die Polizei durchgeführt. Durch Schaffung und Unterhalt möglichst „selbsterklärender“ und sicherer Radverkehrsanlagen, die auch gerne genutzt werden, können günstige Voraussetzungen für die Akzeptanz und Durchsetzung der geltenden Verkehrsregeln geschaffen werden.
e)	Es existiert kein/kaum Fahrradverkehr in den Straßen, für den die Planung relevant wäre. Außerdem fehlen belastbare Daten wie Befragungen/ Verkehrsmessungen. Im Winter sinkt die Anzahl an Fahrradfahrenden weiter und es gibt keinen Bedarf an Fahrradwegen.	– Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 04.12.2023 (ID: 27249) – Privatperson Oschenberg mit Schreiben vom	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Im Rahmen der durchgeführten Verkehrszählungen wurden auch die Radfahrenden erfasst. Das aktuelle prozentuale Verhältnis am Verkehrsaufkommen ist jedoch nicht belastbar oder aussagekräftig, da keine bzw. keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Radverkehrsplanung ist eine Angebotspla-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		31.12.2023 (ID: 27505) – Privatperson Schumannstraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27344) – Privatperson Altmühlstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27681) – Privatperson Oswald-Merz-Straße mit Schreiben vom 12.12.2023 (ID: 27356) – Privatperson Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 02.01.2024 (ID: 27514) – Privatperson Rebhuhnweg mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27501) – Privatperson Albert-Preu-	nung, d. h. die Radverkehrsinfrastruktur muss erst hergestellt werden, damit diese von Radfahrenden genutzt werden kann. Sind Radverkehrsanlagen vorhanden, werden sie auch entsprechend stärker genutzt Die öffentlichen Verkehrsflächen (insbesondere Fahrbahnen und Radwege) werden in die regelmäßige Straßen- und Wegereinigung sowie den Winterdienst aufgenommen und entsprechend betreut. Insbesondere für das Winterradnetz hat die Planung herausragende Bedeutung als Ausweichroute zum Geh- und Radweg an der Mistel. Da im Bereich des Grünzuges an der Mistel aus Umweltgründen keine Salzstreuung erfolgen soll (Baum- und Gewässerschutz), ist die Begeh- und Befahrbarkeit der Hauptroute an der Mistel bei bestimmten Wetterlagen im Winter deutlich eingeschränkt. Mit Umsetzung der neuen Infrastruktur – insbesondere an der Bismarckstraße – bestehen in diesem Bereich entsprechend deutlich günstigere Rahmenbedingungen zur Gewährleistung einer sicheren und anforderungsgerechten Fahrradnutzung auch bei winterlichen Verkehrsverhältnissen.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		Straße mit Schreiben vom 09.12.2023 (ID: 27306)	
f)	Die beiden tragischen Verkehrsunfälle von 2021 und 2023 sollten nicht genutzt werden, um von einer generell und dauerhaft besonders überproportionalen Gefahrenlage zu sprechen und das gesamte Verkehrswegenetz im Geltungsbe- reich umzuplanen.	– Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 04.12.2023 (ID: 27249)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die beiden Unfälle sind ein und nicht alleiniger Auslöser für eine Umplanung sowie Neuverteilung des Straßenraums (umfassendes Planerfordernis gegeben). 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. Besonders vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit müssen die beiden Straßen als ein gemeinsames Verkehrsnetz neu gedacht werden. 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. Die grundlegenden Umgestaltungen der Bundesstraßenabschnitte sind vor allem aber auch erforderlich, da die beiden Straßenzüge derzeit über keine oder keine dem aktuellen technischen Regelwerk entsprechenden

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Radverkehrsanlagen verfügen. Besonders vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit müssen die beiden Straßen als ein gemeinsames Verkehrsnetz neu gedacht werden. Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Hauptrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden.
g)	Zu dem Bebauungsplanverfahren wird seitens UA wie folgt Stellung genommen: Immissionsschutz Bayreuth verfügt über ein durchaus gut funktionierendes innerstädtisches Straßennetz. Wesentlicher Teil sind die im Stadtgebiet verlaufenden Bundesstraßenabschnitte der B2, der B22 und der B85. Die Erlanger Straße und die Bismarckstraße erfüllen als Teil der Bundesstraße B22 eine wichtige Verkehrsfunktion. Die beiden Straßen stellen die Hauptverbindung zwischen der Innenstadt und dem westlichen Landkreis dar und sie sind gleichermaßen für Pendler sowie für den gewerblichen Verkehr von wesentlicher Bedeutung. Auch stellen sie die kürzeste Verbindung zwischen dem westlichen Landkreis und	– Stadt Bayreuth: Amt für Umwelt- und Klimaschutz mit Schreiben vom 10.01.2024	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Das Amt für Umwelt- und Klimaschutz befürwortet die Planung vorwiegend. <u>Zum Immissionsschutz:</u> Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	den östlich gelegenen Stadtteilen dar. Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses im Bereich Erlanger Straße oder Bismarckstraße können sich auch nachteilig auf das Verkehrsgeschehen im übrigen Stadtgebiet auswirken. Bei der Realisierung der geplanten Verkehrsraumneugestaltung und der damit im Zusammenhang stehenden einspurigen Straßenführung kann es möglicherweise in Spitzenzeiten zu kleineren Rückstaus und hieraus folgend einer erhöhten Schadstoff- und Lärmbelastungen der Anwohner kommen. Eine diesbezügliche Quantifizierung ist jedoch nur schwer möglich. Das Verkehrsgutachten zeigt allerdings, dass eine regelkonforme Abwicklung des Verkehrs möglich ist, so dass mit keiner relevanten Verschlechterung der derzeitigen Situation zu rechnen ist. Ungewollte Verdrängungseffekte auf Nebenstraßen sind jedoch nicht auszuschließen. Insgesamt werden keine Einwände gegen die Planung erhoben. Wasserrecht / Bodenschutzrecht Aus wasser- und bodenschutzrechtlicher Sicht bestehen keine Einwände. Naturschutz Im Planungsgebiet werden vorrangig öffentliche Verkehrsflächen überplant und festgelegt. Die bestehenden Grünflächen und der Baumbestand im Geltungsbereich sollen erhalten werden und teilweise sind sogar Ergänzungen und Vergrößerungen geplant. Aus Sicht des Naturschutzes ergeben sich keine Bedenken gegen die Planung. Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft Aus Sicht der fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft ohne Einwände. Klimaschutz Aus Sicht des Klimaschutzmanagements wird die Planung befürwortet. Auf die Behandlung im Klimabeirat wird Bezug genommen.		kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine erhöhte Rückstaubildungen oder Lärm- und Abgasbelastungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Somit ist keine signifikante Erhöhung der Staugefahr zu befürchten. Eine erhebliche Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Die möglichen Reisezeitverluste zu den Spitzenstunden, d. h. auch im Pendlerverkehr, sind verträglich und zumutbar. Ein vermehrter Ausweichverkehr auf Alternativrouten ist deshalb auch nicht absehbar. An mutmaßlichen Alternativrouten auf sensiblen Ausweichrouten – z.B. an Wohngebieten oder weiteren schutzwürdigen Einrichtungen – könnten zudem Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden, um deren Attraktivität als mögliche Ausweichstrecke zu reduzieren und entsprechende Verkehre zu vermeiden. Der Umweltverbund (insbesondere der Fahrrad- und Busverkehr) soll weiter gestärkt werden, um Anwohnern und Pendlern zudem Anreize und eine Alternative zum Pkw bieten zu können.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
6.	(städtische) Infrastruktur		
a)	Die geplante einspurige Verkehrsleitung führt zu Stauungen, welche wiederum Einsatz- und Rettungsfahrzeuge (auch die Müllabfuhr) behindern und eine kritische Zeitverzögerung für diese resultiert. Für Hilfs- und Rettungsorganisationen werden sich bei Alarmierungen und Sonderrechtsfahrten von Landkreisseite zu Landkreisseite durch die Stadt Bayreuth Verzögerungen ergeben, die im Nachgang durchaus Fragen und rechtliche Bewertungen zur Folge haben könnten.	– Privatperson St. Georgen mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27499) – Gemeinde Geesees im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27630) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27706) – Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27692) – Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 04.12.2023 (ID: 27249) – Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27495)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dabei weiterhin leistungsfähig abgewickelt werden. Die mikroskopische Verkehrsflusssimulation des Planfalls mit gegenüber dem Bestand ausgebauten bzw. neuen Radverkehrsanlagen zeigt, dass für alle lichtsignalgeregelten Knotenpunkte auch die Planungsentwürfe zum Radverkehrsausbau leistungsfähig im motorisierten Individualverkehr sind und eine ausreichende Verkehrsqualität aufweisen. Da der motorisierte Individualverkehr nachweislich weiterhin leistungsfähig abgewickelt werden kann, sind keine erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten. Eine erhebliche Einschränkung des motorisierten Verkehrs und damit deren aktuelle Verkehrsfunktion ist mit der Planung nicht verbunden. Es können im Bedarfs- und Ausnahmefall bei Einsätzen des Rettungsdienstes und der Polizei entlang der Straßenzüge Erlanger Straße und Bismarckstraße zahlreiche Ausweichmöglichkeiten genutzt werden, wodurch jederzeit eine ausreichende Fahrgasse für die Rettungs- und Einsatzfahrzeuge durch die Verkehrsteilnehmenden freigemacht werden kann (z. B. an zahlreichen Grundstückszufahrten, Einmündungen, Abbiegestreifen, Parkstreifen, Ladezonen,

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Adolf-Wächter-Straße mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27648) – Privatperson Gartenweg mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27498) – Privatperson Eichendorffring mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27504) – Privatperson mit Schreiben vom 06.11.2023 (ID: 27638) – Privatperson Friedrich-von-Schiller-Straße mit Schreiben vom 13.12.2023 (ID: 27371) – Privatperson Eichelweg mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27331) – Gemeinde Glashütten im	ggf. auch durch kurzzeitige Auffahrt auf den Sicherheitstrennstreifen und evtl. des Radfahrstreifens bzw. des Geh- oder Radweges). Mit der vorliegenden Planung gemäß Bebauungsplan kann also ein insgesamt leistungsfähiges Verkehrssystem mit deutlichen Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden realisiert werden. Die Netzfunktion der Bundesstraßen ist weiterhin uneingeschränkt gewährleistet und erhebliche zeitliche Verzögerungen für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge sind nicht zu erwarten. Es werden insgesamt anforderungsgerechte und regelkonforme Verkehrsanlagen geschaffen und erhalten, wie sie vielfach zum Einsatz kommen. Aktuell gibt es im Stadtgebiet Bayreuth im Hauptverkehrsstraßennetz entsprechende einstreifige Einbahnstraßenabschnitte (Feustel- und Meistersingerstraße), die eine noch deutlich höhere Verkehrsbelastung als aufweisen.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		Landkreis Bay-reuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27763) – Privatperson Menzelplatz mit Schreiben vom 29.12.2023 (ID: 27490) – Privatperson Landkreis Bay-reuth mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27631) – Privatperson Albert-Preu-Straße mit Schreiben vom 28.12.2024 (ID: 27489) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 20.12.2023 (ID: 27445) – Privatperson Bambergerstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27714)	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27649)	
b)	In der Planung ist nicht ersichtlich, ob Polizei, Feuerwehr, BRK, Busfahrer, Lieferdienste befragt worden sind. Außerdem sind in der Planung die gesetzlich vorgeschriebenen Flächen für die Feuerwehr nicht umgesetzt worden, die diese im Falle eines Brandes für schweres Gerät benötigt.	– Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27665)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die Bayerische Landespolizei, Polizeiinspektion Bayreuth-Stadt wurde beteiligt und hat sich mit einer Stellungnahme geäußert, genauso wie das Amt für öffentliche Ordnung, Brand- und Katastrophenschutz der Stadt Bayreuth. Das BRK Bayerisches Rotes Kreuz, ILS Integrierte Leitstelle Bayreuth/Kulmbach wurde beteiligt und hat keine Stellungnahme abgegeben. Es können im Bedarfs- und Ausnahmefall bei Einsätzen des Rettungsdienstes und der Polizei entlang der Straßenzüge Erlanger Straße und Bismarckstraße zahlreiche Ausweichmöglichkeiten genutzt werden, wodurch jederzeit eine ausreichende Fahrgasse für die Rettungs- und Einsatzfahrzeuge durch die Verkehrsteilnehmenden freigemacht werden kann (z.B. an zahlreichen Grundstückszufahrten, Einmündungen, Abbiegestreifen, Parkstreifen, Ladezonen, ggf. auch durch kurzzeitige Auffahrt auf den Sicherheitstrennstreifen und evtl. des Radfahrstreifens bzw. des Geh- oder Radweges). Im öffentlichen Verkehrsraum sind die erforderlichen Verkehrsflächen für die Feuerwehr weiterhin gegeben.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
c)	Die Abfuhrzeiten der Müllabfuhr sollten auf die Nacht verlegt werden, um zusätzliche Stauungen tagsüber zu vermeiden.	– Privatperson Gartenweg mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27498)	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die Abholzeiten bei der Müllentsorgung können bei auftretenden Problemen ggf. so angepasst werden, dass eine Abholung in kritischen Abschnitten nicht unbedingt in den Hauptverkehrszeiten erfolgt. Eine derartige Festlegung oder Vorgabe kann jedoch nicht im Bebauungsplan erfolgen.
d)	Es werden vor allem allgemein gültige technische Angaben zu Gebäuden im Gültigkeitsbereich des Bebauungsplans bezüglich Brandmeldeanlagen, Verkehrsflächen, Zufahrten, Rettungswege in Gebäuden, Löschwasserversorgung und Hydranten gemacht.	– Stadt Bayreuth: Amt für öffentliche Ordnung Brand- und Katastrophenschutz mit Schreiben vom 04.12.2023	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die Stellungnahme zum Brandschutz ist bei der Genehmigungs- bzw. Ausführungsplanung zu berücksichtigen.
e)	Der Stadtbauhof der Stadt Bayreuth befürchtet einen erhöhten Reinigungs- und WD-Aufwand, da die Fahrspuren mehr oder weniger getrennt sind (vor allem bei den Spurübergängen). Die Mülltonnen-Bereitstellung könnte auch zu einem erhöhten Aufwand führen, da die Mülltonnen über den Radweg gezogen werden müssen und am Rand abgestellt werden.	– Stadt Bayreuth: Stadtbauhof mit Schreiben vom 15.01.2024 (Aktenzeichen BF)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Der öffentliche Verkehrsraum wird umgestaltet, d. h. es erfolgt eine teilweise Umnutzung bereits vorhandener Verkehrsflächen. Dementsprechend kommt es bezüglich des Unterhalts vorrangig zu einer gewissen inhaltlichen Umverteilung (z. B. Betreuung einer Fahrspur für den Kfz wird durch den Unterhalt eines Radweges oder einer Grünfläche ersetzt). Die Mülltonnen-Bereitstellung erfolgt im Bestand bereits teilweise über bzw. auf dem vorhandenen Radweg, der bisher keinen Sicherheitstrennstreifen aufweist. Mit Umsetzung der Planung werden dementsprechend zusätzliche Sicherheitsräume geschaffen, die mindestens die Gefährdung der Verkehrsteilnehmenden (sowie bei der Mülltonnen-Bereitstellung) reduzieren.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
f)	Die vorhandenen Versorgungsnetze von Trinkwasser, elektrischer Energie und Erdgas sind gegebenenfalls der neuen Straßenführung anzupassen. Im Ausbaubereich ist geplant, die vorhandenen Gas- und Wasserversorgungsleistungen teilweise auszutauschen. Die Versorgungsanlagen dürfen in einem Abstand von mind. 2 m nicht mit Bäumen bepflanzt oder überbaut werden.	– Stadtwerke Bayreuth Energie und Wasser GmbH mit Schreiben vom 15.01.2024 (Az. NM/N/NV)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Unter Berücksichtigung der bekannten Restriktionen bezüglich vorhandener Kabel- und Leitungsnetze sind im aktuellen Bebauungsplanentwurf unverbindliche Standortvorschläge für die Neupflanzung von Straßenbäumen enthalten. Die genaue Festlegung (Anzahl, Art und konkrete Standorte) soll und kann jedoch erst im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. der späteren Ausführung in enger Abstimmung unter den zuständigen Fachdienststellen und den Stadtwerken erfolgen. Hierbei sind auch die ggf. im Rahmen der Baumaßnahmen neu hergestellten oder verlegten Versorgungsnetze zu berücksichtigen. Die Stellungnahme wird an das Tiefbauamt zur Kenntnisnahme und weiteren Beachtung bei der Ausführungsplanung und baulichen Umsetzung übermittelt.
g)	Im Planbereich befinden sich eine Vielzahl TK-Anlagen sowie Kabelverzweiger und Kabelschächte der Deutschen Telekom AG. Auf die vorhandenen, dem öffentlichen Telekommunikationsverkehr dienenden Telekommunikationslinien ist grundsätzlich Rücksicht zu nehmen. Es bestehen keine Einwendungen, insofern der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der vorhandenen TK-Anlagen weiterhin gewährleistet bleiben. Die Aufwendungen der Telekom müssen bei der Verwirklichung so gering wie möglich gehalten werden. Auf die vorhandenen, dem öffentlichen Telekommunikationsverkehr dienenden Telekommunikationslinien, ist bei Ihren Planungen grundsätzlich Rücksicht zu nehmen. Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen-	- Deutsche Telekom Technik GmbH: SÜD PTI 14 mit Schreiben vom 11.01.2024 und mit Schreiben vom 04.04.2022	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Die Stellungnahme wird an das Tiefbauamt zur Kenntnisnahme und weiteren Beachtung bei der Ausführungsplanung und baulichen Umsetzung übermittelt.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	und Verkehrswesen, Ausgabe 2013; siehe insbesondere Abschnitt 6, zu beachten. Wir bitten sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien der Telekom nicht behindert werden. Zur Koordinierung von Straßenbau- und Erschließungsmaßnahmen und evtl. erforderlichen Verlegungen der TK-Anlagen ist eine frühzeitige Abstimmung (mind. 4 Monate vor Baubeginn) mit der Telekom erforderlich. Eventuelle Anpassungsarbeiten an die neuen Oberflächen bei den Asphaltierungsarbeiten von vorhandenen Kabelschächten werden nur von unserem Auftragnehmer und nur mit dem erforderlichen Vorlauf durchgeführt. Eine grundlegende Änderung/Auswechslung der Kabelkanalanlagen wäre mit erheblichen Kosten und nur mit sehr großem zeitlichem Aufwand zu realisieren. Aussagen zu notwendigen Maßnahmen zur Sicherung, Veränderung, Verlegung oder auch Erneuerung der Telekommunikationslinien können erst nach Vorliegen von Ausbauplänen mit Erläuterungen zu Tiefbauarbeiten gemacht werden.		
7.	Planungsunterlagen (Bebauungsplanentwurf/Begründung/Gutachten)		
a)	Im Rahmen des durchgeführten Testlaufes ist es zu Stauungen im Wittelsbacherring gekommen. Außerdem haben die aufgestellten Verkehrsschilder Ein-/Ausfahrten der straßennahen Häuser durch die aufgestellten Schilder versperrt.	– Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27332) – Privatperson Zeppelinstraße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27494)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die Erkenntnisse des Verkehrsversuchs im September 2022, bei dem versuchsweise die Wegnahme einer Kfz-Fahrspur in den Straßenzügen Bismarckstraße und Erlanger Straße getestet wurde, sind in die Planung eingeflossen. Insbesondere durch die geplanten und erforderlichen Anpassungen der Lichtsignalsteuerungen können kritische Rückstauungen vermieden werden, zudem werden die Überleitungen entsprechend baulich

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			gestaltet, so dass die Verkehrsführungen eindeutiger erkennbar werden. Dies konnte während des Verkehrsversuchs nicht abgebildet werden. Eine Behinderung durch Schilder oder Baken kann bei Umsetzung der geplanten Verkehrsraumneugestaltung ausgeschlossen werden.
b)	Die durchgeführte Verkehrszählung spiegelt nicht das Bild der heutigen Verkehrssituation wieder. Zum Zeitpunkt der Planung war die Frequenz der Fahrradfahrer höher. Das wird mit dem Wegzug der damaligen Studenten in Verbindung gebracht. Nach der Beobachtung eines Bewohners fahren die heute dort lebenden Studenten hauptsächlich mit dem Auto und nicht mit dem Fahrrad. Außerdem befand sich zum Zeitpunkt der Zählung eine Baustelle an der Kreuzung Bismarckstraße/Justus-Liebig-Straße/Scheffelstraße/Bambergerstraße. Diese führte zu Verwirrung der Autofahrer und einem geringeren Verkehrsfloss in der Bismarckstraße.	– Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27706)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung. <u>Begründung:</u> Die erhobenen Verkehrsbelastungen wurden mit vorhandenen Verkehrszählungen, die vor der Covid-Pandemie durchgeführt wurden, sowie zwischenzeitlich nochmals durchgeführten Verkehrszählungen aus dem Mai 2023 abgeglichen. Hierbei wurden keine signifikanten Abweichungen bzw. Veränderungen festgestellt. Eventuelle baustellenbedingte Beeinflussungen sind dementsprechend abgeglichen worden. Im Rahmen der durchgeführten Verkehrszählungen wurden auch die Radfahrenden erfasst. Das aktuelle prozentuale Verhältnis am Verkehrsaufkommen ist jedoch nicht belastbar oder aussagekräftig, da keine bzw. keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung, d. h. die Radverkehrsinfrastruktur muss erst hergestellt werden, damit diese von Radfahrenden genutzt werden kann. Sind Radverkehrsanlagen vorhanden, werden sie auch entsprechend stärker genutzt.
c)	Die durchgeführte Verkehrszählung fand teilweise im Zeitraum der Sommerferien statt (kein Schulbusverkehr). Außerdem war das Wetter überwiegend Fahrrad- und Fußgängertauglich, das erhöhte Verkehrsaufkommen an kälteren Tagen ist nicht mit eingeplant. Die Verkehrszählung hätte zu einer Zeit stattfinden sollen, in der es typischerweise zu den meisten Stauungen kommt (Früh- und Feierabendverkehr).	– Privatperson Tirolerstraße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476) – Privatperson St. Georgen mit Schreiben vom	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung. <u>Begründung:</u> Die Verkehrszählung zur Ermittlung der Bestandsverkehrsmengen fand im November 2021 statt. Maßgeblich kritisches Kriterium für die Bewertung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit ist die Höhe der Verkehrsbelastung der motorisierten Verkehrsteilnehmenden. Diese ist

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Ein weiterer Aspekt ist, dass die drei Tage der Zählung nicht ausreichen, um ein Bild der Verkehrssituation zu erlangen. → Verkehrszählung nicht repräsentativ	30.12.2023 (ID: 27493) – Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27692) – Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 04.12.2023 (ID: 27249) – Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27495) – Gemeinde Glashütten im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27763) – Privatperson Denkmalstraße mit Schreiben vom 11.12.2023 (ID: 27326) – Privatperson Albert-Preu-Straße mit	grundsätzlich tendenziell im November höher als in anderen repräsentativen Erhebungszeiträumen. Hierdurch ist eine Ermittlung der Verkehrsbelastung des motorisierten Verkehrs „auf der sicheren Seite“ gewährleistet. Die erhobenen Verkehrsbelastungen wurden mit vorhandenen Verkehrszählungen, die vor der Covid-Pandemie durchgeführt wurden, sowie zwischenzeitlich nochmals durchgeführten Verkehrszählungen aus dem Mai 2023 abgeglichen. Hierbei wurden keine signifikanten Abweichungen bzw. Veränderungen festgestellt. Im Rahmen der durchgeführten Verkehrszählungen wurden auch die Radfahrenden erfasst. Das aktuelle prozentuale Verhältnis am Verkehrsaufkommen ist jedoch nicht belastbar oder aussagekräftig, da keine bzw. keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung, d. h. die Radverkehrsinfrastruktur muss erst hergestellt werden, damit diese von Radfahrenden genutzt werden kann. Sind Radverkehrsanlagen vorhanden, werden sie auch entsprechend stärker genutzt.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		Schreiben vom 28.12.2024 (ID: 27489) – Privatperson Stolzingstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27672) – Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 16.01.2024 (ID: 27738) – Gemeinde Waischenfeld im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 16.01.2024 (ID: 27738) – Privatperson Bambergerstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27714) – Privatperson Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben	

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		vom 12.01.2024 (ID: 27649) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27666)	
d)	Die Unfallsituation an der Kreuzung Bismarckstraße/Wittelsbacherring (die hier als Argumentation für die Planung herangezogen wird) hat sich mit dem Vorziehen des Radwegs vor den MIV-Verkehr an der Kreuzung erübrigt.	– Privatperson Tiroler Straße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476) – Privatperson Albert-Preu-Straße mit Schreiben vom 09.12.2023 (ID: 27306)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die beiden Unfälle sind ein aber nicht alleiniger Auslöser für eine Umplanung sowie Neuverteilung des Straßenraums (s. umfassendes 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. Besonders vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit müssen die beiden Straßen als ein gemeinsames Verkehrsnetz neu gedacht werden. 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 Verkehrssarten anforderungsgerecht ausgebaut und allen Verkehrsteilnehmenden eine sichere Benutzung der Verkehrsanlagen ermöglicht werden.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Die grundlegenden Umgestaltungen der Bundesstraßenabschnitte sind vor allem aber auch 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 gedacht werden. Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als Nebenroute anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden.
e)	Die Gefahrenstelle an der Kreuzung Bismarckstraße/Schwindstraße kann auch ohne die Radwegplanung gesichert werden.	– Privatperson Tiroler Straße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden.
f)	Es ist unklar, wie die Verkehrssituation an der Spitzkehre Erlanger Straße/Bismarckstraße aussehen wird und wie Fahrradfahrer von der Erlanger Straße auf die Bismarckstraße gelangen. Es besteht die Frage, ob der dortige Fußgängerstreifen beibehalten wird.	– Privatperson Tiroler Straße mit Schreiben vom 26.12.2023 (ID: 27476)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Von der Erlanger Straße kommend, wird für den Rad- und Fußverkehr über die Erlanger Straße vor der „Spitzkehre“ eine Querungsstelle eingerichtet. Von dort kann die Bismarckstraße überquert werden und auf den stadteinwärtigen Radweg aufgefahren werden. Fußgängerüberwege sind grundsätzlich an weiteren Querungsstellen des Fußverkehrs innerhalb des Plangebietes denkbar, können im Bebauungsplan jedoch nicht verbindlich festgelegt werden, da sie einer Einzelfallprüfung und -anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde unterliegen. Durch die Reduzierung der zu querenden Fahrspuren des Kfz-Verkehrs ist in jedem Fall eine Erhöhung der Verkehrssicherheit gegenüber dem Bestand gegeben. Die Querung der Bismarckstraße wird durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite und Verbesserung der Sichtbeziehung durch Verbreiterung des nördlichen Seitenraums und Freihaltung der Sichtfelder grundsätzlich sicherer und einfacher.
g)	Im Bebauungsplan sollten weitere Ampelanlagen sowie Verkehrsüberwachungs- und beruhigungsmaßnahmen festgesetzt werden.	– Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 04.12.2023 (ID: 27249)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Verkehrsrechtliche Maßnahmen (hier: Ampelanlagen, Verkehrsüberwachungs- und Beruhigungsmaßnahmen, wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) können nicht verbindlich im Bebauungsplan geregelt werden.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Mit Umsetzung der Verkehrsraumneugestaltung entsteht eine neue Verkehrssituation, welche die möglichen und gebotenen baulichen Verbesserungen bezüglich der Verkehrssicherheit beinhaltet. Ob ergänzende verkehrsrechtliche Maßnahmen erforderlich und rechtlich geboten sind, ist abschließend durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen (z. B. im Rahmen der baulichen Umsetzung oder bei entsprechenden Erkenntnissen im laufenden Betrieb) und bedürfen ggf. gesonderter Anordnungen.
h)	Die angesetzte Testphase in der Ferienzeit konnte kein reales Belastungsszenario im Alltag darstellen. Witterungsverhältnisse wurden ebenfalls nicht berücksichtigt, sind jedoch entscheidend für die Wahl der Verkehrsmittel und das Verkehrsverhalten.	– Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 04.12.2023 (ID: 27249) – Privatperson Talblick mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27496)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Der Verkehrsversuch im September 2022, bei dem versuchsweise die Wegnahme einer Kfz-Fahrspur in den Straßenzügen Bismarckstraße und Erlanger Straße getestet wurde, diente primär zur anschaulichen Wiedergabe einer einstreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs in diesen Verkehrsräumen. Eine realistische 1:1-Wiedergabe der Planung wurde aufgrund des eingeschränkten Umfangs und Inhalts des Verkehrsversuchs (u. a. keine Anpassung der Lichtsignalanlagen möglich sowie keine Berücksichtigung von Radverkehrsführungen) ausdrücklich nicht mit dem Verkehrsversuch angestrebt. Der Verkehrsversuch hat jedoch – in Ergänzung zu mehreren Fachgutachten und den Stellungnahmen aus den Beteiligungen der Öffentlichkeit und der Behörden – Hinweise für die Fortschreibung des Bebauungsplans sowie die folgende Ausführungsplanung gegeben.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
i)	Es wird nach belastbaren Machbarkeitsstudien gefragt. Außerdem wird um eine erneute Verkehrszählung außerhalb der Ferienzeit gebeten. Die betroffenen Bürger (insbesondere Pendler) sollten in die Entscheidungsfindung miteinbezogen werden.	– Privatperson Jean-Paul- Straße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27665)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die erste Verkehrszählung zur Ermittlung der Bestandsverkehrsmengen fand im November 2021 statt. Maßgeblich kritisches Kriterium für die Bewertung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit ist die Höhe der Verkehrsbelastung durch den motorisierten Verkehr. Dieser ist grundsätzlich tendenziell im November höher als in anderen repräsentativen Erhebungszeiträumen. Hierdurch ist eine Ermittlung der Verkehrsbelastung des motorisierten Verkehrs „auf der sicheren Seite“ gewährleistet. Die erhobenen Verkehrsbelastungen wurden mit vorhandenen Verkehrszählungen, die vor der Covid-Pandemie durchgeführt wurden, sowie zwischenzeitlich nochmals durchgeführten Verkehrszählungen aus dem Mai 2023 abgeglichen. Hierbei wurden keine signifikanten Abweichungen bzw. Veränderungen festgestellt. Die Planung zur Verkehrsraumneugestaltung steht seit Beginn der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit ab 07.03.2022 jederzeit zur Einsichtnahme im Internet zur Verfügung. Hierbei ist auch eine Ansprechperson aus der Verwaltung benannt, so dass auch Rückfragen oder Erläuterungen beantwortet werden konnten. Im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Beteiligungsmöglichkeiten im Bebauungsplanverfahren bestand für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit sich zur Planung zu äußern und eine Stellungnahme abzugeben. Ergänzend wurde während der Beteiligungsfrist zur Öffentlichen Auslegung durch die Verwaltung am 13.12.2023 eine digitale Informationsveranstaltung angeboten, bei der die Planung ausführlich erläutert und Rückfragen beantwortet wurden.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
j)	Im Rahmen der Testphase hätte in der Erlanger Straße die andere Seite eingeschränkt werden müssen. Wenn auf der linken Seite zwei Fahrspuren vom Wittelsbacherring zusammen laufen und sich dazu noch PKWs in der Wolfsgasse stauen ist es kaum möglich, in die Erlanger Straße auszufahren.	– Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27704)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Der Verkehrsversuch im September 2022, bei dem versuchsweise die Wegnahme einer Kfz-Fahrspur in den Straßenzügen Bismarckstraße und Erlanger Straße getestet wurde, diente primär zur anschaulichen Wiedergabe einer einstreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs in diesen Verkehrsräumen. Eine realistische 1:1-Wiedergabe der Planung wurde aufgrund des eingeschränkten Umfangs und Inhalts des Verkehrsversuchs (u. a. keine Anpassung der Lichtsignalanlagen möglich sowie keine Berücksichtigung von Radverkehrsführungen) ausdrücklich nicht mit dem Verkehrsversuch angestrebt. Der Verkehrsversuch hat jedoch – in Ergänzung zu mehreren Fachgutachten und den Stellungnahmen aus den Beteiligungen der Öffentlichkeit und der Behörden – Hinweise für die Fortschreibung des Bebauungsplans sowie die folgende Ausführungsplanung gegeben. Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet. Die Wolfsgasse ist eine deutlich untergeordnete Anliegerstraße. Durch die einstreifige Verkehrsführung der Erlanger Straße ist eine übersichtlichere Verkehrssituation gegeben, insbesondere durch die vorgelagerte Lichtsignalanlage am Hohenzollernring / Wittelsbacherring werden sich immer Zeitlücken für die Einfahrt in die Erlanger Straße aus der Wolfsgasse ergeben (z. B. parallel zur Freigabe der Fußgängerquerungen).

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
k)	Die Bushaltestellen sollen barrierefrei ausgebaut werden. Warum baut man die bestehenden Bushaltestellen nicht behindertengerecht um, um auch hier Kosten zu sparen?	– Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27495)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Eine barrierefreie Um- und Ausgestaltung der Bushaltestellen im Bebauungsplangebiet ist ausdrücklich vorgesehen und wird in der Ausführungsplanung und baulichen Umsetzung anforderungsgerecht und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben erfolgen.
l)	Eine Zählung der Fahrradfahrer in der Bismarckstraße und Erlanger Straße wäre wichtig, um den täglichen Bedarf der Radwege zu erfassen (Bedarfsanalyse).	– Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 16.01.2024 (ID: 27738) – Gemeinde Waischenfeld im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 16.01.2024 (ID: 27738) – Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27495) – Privatperson mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27646) – Privatperson Kochelseestraße mit	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Im Rahmen der durchgeführten Verkehrszählungen wurden auch die Radfahrenden erfasst. Das aktuelle prozentuale Verhältnis am Verkehrsaufkommen ist jedoch nicht belastbar oder aussagekräftig, da keine bzw. keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung, d. h. die Radverkehrsinfrastruktur muss erst hergestellt werden, damit diese von Radfahrenden genutzt werden kann. Sind Radverkehrsanlagen vorhanden, werden sie auch entsprechend stärker genutzt. Durch die geplante neue Radverkehrsinfrastruktur können die Bedingungen für den Radverkehr in einem hoch verdichteten Stadtquartier (=hohes Nutzerpotenzial) flächenhaft verbessert bzw. teilweise überhaupt erst ein Grundangebot geschaffen werden. Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		Schreiben vom 13.01.2024 (ID: 27662) – Privatperson Glockenstraße mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27641) – Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27666) – Gemeinde Mistelgau im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27692) – Gemeinde Glashütten im Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27763)	über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Grundsätzlich ist es planerisches Ziel, dem Radverkehr anforderungsgerechte nähräumliche Angebote für den Alltag anbieten zu können. Dies ist z. B. im Radverkehrskonzept durch die Berücksichtigung der „Nebenrouten“ (Haupttrouten 2. Ordnung) verankert, um durch deren Realisierung u. a. auch eine Entlastung der Haupttrouten zu erreichen – insbesondere im betreffenden Verkehrsraum (→ Schaffung einer anforderungsgerechten Radverkehrsinfrastruktur an den Bundesstraßenabschnitten, um v.a. Anwohnenden aus dem Bereich Altstadt ein annehmbares Grundangebot und eine Alternative bieten zu können). Hierdurch kann insgesamt ein erhöhter Mehrwert für alle Nutzenden erzielt werden (z. B. durch kürzere Wege und Verteilung des Verkehrsaufkommens).
m)	Es wird gefragt, ob es in der Umbauphase jederzeit möglich sein wird, als Anwohner mit dem Auto zum Wohngebäude zu gelangen. Oder ob Anwohner sich in der Umbauphase auf eigene Kosten einen Parkplatz in der Umgebung suchen müssen.	– Privatperson mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27646)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Im Rahmen der Bauausführung wird immer versucht, die Einschränkungen der direkten Anlieger möglichst gering zu halten und eine Zu- und Abfahrt zu Privatgrundstücken zu gewährleisten. Sollte dies an einzelnen Tagen nicht möglich sein, wird dies zu gegebener Zeit

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			durch den Bauleiter bzw. die bauausführende Firma vor Ort so frühzeitig wie möglich kommuniziert und nach Möglichkeit nähräumliche Alternativen aufgezeigt.
n)	Wie lange wird die Umbauphase dauern?	– Privatperson mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27646)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Dies ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht zu klären bzw. absehbar. Auch werden voraussichtlich einzelne Bauabschnitte zu bilden sein, die je nach Umbauaufwand jeweils auch eine unterschiedliche Dauer haben werden. Dies kann frühestens im Rahmen der Ausführungs- und Umsetzungsplanung abschließend festgelegt und kommuniziert werden.
o)	Bitte die Umgestaltung der Straßenzüge schnellstmöglich durchzuführen. Gibt es Maßnahmen, die bereits jetzt durchgeführt werden können (Tempo 30-Zonen, Grünflächen)?	– Privatperson Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID:27669)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Für eine Umsetzung muss zunächst der Bebauungsplan Rechtskraft erhalten und im Anschluss die Finanzierung gesichert sein. Verkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h) können nicht verbindlich im Bebauungsplan geregelt werden. Mit Umsetzung der Verkehrsraumneugestaltung entsteht eine neue Verkehrssituation, welche die möglichen und wichtigen baulichen Verbesserungen bezüglich der Verkehrssicherheit (insbesondere für den Fuß- und Radverkehr) beinhaltet. Ob ergänzende verkehrsrechtliche Maßnahmen erforderlich und rechtlich geboten sind, ist abschließend durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen (z. B. im Rahmen der baulichen Umsetzung oder bei entsprechenden Erkenntnissen im laufenden Betrieb) und bedürfen ggf. gesonderter Anordnungen.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Der Bebauungsplan regelt die Straßenraumneugestaltung. Die Umsetzung einzelner Elemente (z. B. Grünflächen) vorab ist nicht möglich.
p)	Es wird vorgeschlagen, die Rathenaustraße für Radfahrer auszubauen und sie über die Leopoldstraße auf den Ring, über das Dammwäldchen und in die Innenstadt zu leiten. Die Rathenaustraße endet sowieso stadtauswärts im Nichts.	– Privatperson Eichendorffring mit Schreiben vom 31.12.2023 (ID: 27504)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Hauptrouuten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Der Einmündungsbereich Rathenaustraße / Bismarckstraße liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans. Entsprechende Verbesserungen für die Radverkehrsführung im Knotenpunktbereich sind enthalten. Die Rathenaustraße selbst liegt jedoch nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans. Radfahrende sind extrem Umwege empfindlich. Die vorgeschlagene Route ist rd. 200 m länger und zusätzliche Abbiegungen erforderlich.
q)	Um Stauungen hinter Bussen zu vermeiden, gibt es folgende Vorschläge: - beim Halt des ÖPNV kommt der motorisierte Verkehr zum Stillstand weil es keine Vorbeifahrmöglichkeit gibt - für diese Fälle wäre ein Halt der Busse auf dem Radwegbereich zu favorisieren	– Privatperson Friedrich-von-Schiller-Straße mit Schreiben vom 13.12.2023 (ID: 27371)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Entsprechend Ergebnis und Empfehlung der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits wird im Bebauungsplan auf die Vorbeifahrmöglichkeit am haltenden Bus bei den Haltestellen

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			„Humboldtstraße“ und „Stadtfriedhof“ verzichtet. Hierdurch wird im Bedarfsfall der Bus entsprechend automatisch zum „Pulkführer“ am nachfolgenden Knotenpunkt Bismarckstraße / Wittelsbacherring bzw. Freiheitsplatz. Damit kann ein anforderungsgerechter Verkehrsablauf für den ÖPNV sichergestellt werden. Gleichzeitig wird mit der vorliegenden Planung gemäß Bebauungsplan ein insgesamt leistungsfähiges Verkehrssystem mit deutlichen Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet (Verkehrssicherheit vor Leichtigkeit). Bei den weiteren Haltestellen im Plangebiet - „Albert-Preu-Straße“ und „Siebener Platz“ sind Vorbeifahrtmöglichkeiten berücksichtigt, da diese aus Sicht der Verkehrssicherheit relativ unproblematisch und vorteilhaft für den Verkehrsablauf bewertet wurden. Die technischen und rechtlichen Regelwerke und Vorgaben sind einzuhalten. Ein Halten auf dem Radweg ist nicht zulässig.
r)	1. Unter 2.4.1 Verkehrserhebungen heißt es „Um aktuelle Verkehrsbelastungswerte für die Prognose 2035 und die mikroskopische Verkehrsfluss-Simulation zu erhalten, wurde eine umfangreiche Verkehrserhebung durchgeführt.“ Weiter unten heißt es „Als Erhebungszeitraum wurden in Abstimmung mit der Stadt Bayreuth folgende Erhebungstage festgelegt: • Dienstag, 16. November 2021 (6-19 Uhr) • Donnerstag, 18. November 2021 (6-19 Uhr) • Samstag, 20. November 2021 (8-18 Uhr)“ Dazu ergeben sich folgende Fragen: a) Mit welcher Überlegung wurden diese Erhebungstage festgelegt? b) Ist es für diese Verkehrsuntersuchung, die als ganz wesentliche Grundlage für die Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße gesehen werden	– Privatperson Glockenstraße mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27641)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Zu 1 a bis c) Verkehrserhebungen, d. h. insbesondere die Festlegung der Zähltag, Zählzeiträume und die Anzahl der Zählungen, werden entsprechend den Vorgaben und Empfehlungen der technischen Regelwerke (hier insbesondere EVE – Empfehlungen für Verkehrserhebungen, FGSV-Verlag) beauftragt und durchgeführt. Die Verkehrszählung im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Ermittlung der Bestandsverkehrsmengen fand im November 2021 statt. Maßgeblich kritisches Kriterium für die Bewertung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit ist die Höhe der Verkehrsbelastung der motorisierten Verkehrsteilnehmenden. Diese ist grundsätzlich

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	muss, nicht absolut ungenügend, den Verkehrsfluss an lediglich drei Tagen eines einzigen Monats zu messen? c) Warum wurde lediglich die Anzahl der verkehrenden Kfz ermittelt, der Radfahrerverkehr jedoch nicht betrachtet? Als Basis für ein derart wichtiges Gutachten zur Verkehrsbelastung muss eine weit genauere Verkehrszählung vorge-schaltet sein, und zwar während jeweils einer Woche in we-nigstens vier unterschiedlichen Monaten eines Jahres (z.B. im Februar, Mai, Juli und Oktober), wobei auch der Rad-fahrerverkehr auf der Bismarckstraße und dem Radweg ent-lang des Mistelbachs gemessen werden muss. 2. Unter 2.4.3 Verkehrsbelastungen Prognose 2035 heißt es „In Abstimmung mit der Stadt Bayreuth wird für die Belas-tung der Prognose 2035 keine Veränderung der Verkehrs-menge unterstellt. Grund dafür ist, dass die Bevölkerungs-prognose für Stadt und Landkreis Bayreuth von einem Rückgang ausgeht und der MIV stadtweit tendenziell ab-nimmt.“ Wie sicher ist die Richtigkeit dieser Bevölkerungsprognose? Es bemühen sich zahlreiche in Bayreuth ansässige Be-triebe, Mitarbeiter für sich zu gewinnen und nach Bayreuth zu holen. Bekannt sind auch die Expansionsbestrebungen der Univer-sität. 3. Unter 4.4 Verkehrliche Bewertung der Planungsentwürfe heißt es am Ende dieses Abschnitts „Die Vorbeifahrt an den Bushaltestellen wurde gesondert betrachtet. Für die Halte-stellen Stadtfriedhof und Humboldtstraße wurden beide Va-rianten, d.h. mit und ohne Vorbeifahrt untersucht. Die Ergeb-nisse haben gezeigt, dass das Halten des Kfz-Verkehrs		tendenziell im November höher als in anderen repräsen-tativen Erhebungszeiträumen. Hierdurch ist eine Ermitt-lung der Verkehrsbelastung des motorisierten Verkehrs „auf der sicheren Seite“ gewährleistet. Die erhobenen Verkehrsbelastungen wurden mit vorhandenen Ver-kehrszählungen, die vor der Covid-Pandemie durchge-führt wurden, sowie zwischenzeitlich nochmals durch-geführten Verkehrszählungen aus dem Mai 2023 abge-glichen. Hierbei wurden keine signifikanten Abweichun-gen bzw. Veränderungen festgestellt. Im Rahmen der durchgeführten Verkehrszählungen wur-den auch die Radfahrenden erfasst. Das aktuelle pro-zentuale Verhältnis am Verkehrsaufkommen ist jedoch nicht belastbar oder aussagekräftig, da keine bzw. keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen vorhan-den sind. Radverkehrsplanung ist eine Angebotspla-nung, d. h. die Radverkehrsinfrastruktur muss erst her-gestellt werden, damit diese von Radfahrenden genutzt werden kann. Sind Radverkehrsanlagen vorhanden, werden sie auch entsprechend stärker genutzt. Zu 2) Bevölkerungsprognosen sind naturgemäß mit Unsi-cherheiten behaftet, da hierbei bestimmte Annahmen zu Geburten, Sterbefällen und Wanderungen getroffen wer-den. Beispielsweise geht die Regionalisierte Bevölke-rungsvorausberechnung für Bayern bis 2042 für die Stadt Bayreuth von einer „Bevölkerungszunahme“ von 0,1 % und für den Landkreis Bayreuth von einem Bevöl-kerungsrückgang von 1,8 % aus (Herausgeber: Bayeri-sches Landesamt für Statistik, Februar 2024). Die Bevölkerungsentwicklung ist bezüglich des künftigen Verkehrsaufkommens im motorisierten Individual-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	während des Fahrgastwechsels zu keiner Verschlechterung der Verkehrsqualitätsstufe führt. Der Verkehr kann leistungsfähig abgewickelt werden. Ein Überstauen von vorgelegerten Knotenpunkten konnte nicht festgestellt werden. Durch das Warten des Kfz-Verkehrs hinter dem Bus ergeben sich für den ÖPNV deutliche Vorteile: der Bus ist an der nachfolgenden Lichtsignalanlage Pulkführer, Sicherheitsgewinn für die Straße querende Fahrgäste. Die Vorteile für den ÖPNV können höher gewichtet werden als geringfügige Fahrzeiterhöhungen für den Kfz-Verkehr." Es besteht die Frage, wie der Gutachter insbesondere zu dem Ergebnis kommt, „dass das Halten des Kfz-Verkehrs während des Fahrgastwechsels zu keiner Verschlechterung der Verkehrsqualitätsstufe führt." Wenn an einem Freitag gegen 14 Uhr ein Bayreuther Stadtbus, evtl. gefolgt von einem Bus der Landkreislinie, die Erlanger Straße entlangfährt und an der Bushaltestelle „Stadtfriedhof“ der nachfolgende Kfz-Verkehr hinter den Bussen halten und warten muss, wird sich eine Fahrzeugschlange bilden, die zurück bis zur Gottesackerkirche und sogar noch weiterreichen kann. Beim Anfahren eines Busses kommt es dann bei der angestauten Fahrzeugschlange zum sogenannten Ziehharmonika-Effekt, welcher den Verkehrsfluss weiter verlangsamt. Auffahrunfälle werden dadurch geradezu provoziert. Sollte es tatsächlich zu einem Auffahrunfall kommen, ist nicht abzuschätzen, wie lange es dauert, bis die Unfallstelle geräumt ist und der Verkehr wieder fließen kann. Sollte es bei einem solchen Unfall zu Verletzungen bei beteiligten Personen kommen und somit Rettungsdienst und Polizei benötigt werden, steht der Verkehr u.U. über einen langen Zeitraum still. Aus der unter Ziff.6 der Begründung zum Bebauungsplanverfahren aufgeführten Verkehrsuntersuchung geht leider		verkehr grundsätzlich nur ein Einzelaspekt, der im Zusammenhang mit der Modal-Split-Verteilung und einer angestrebten Umverteilung zugunsten des Umweltverbundes zu betrachten ist. Zu 3) Die Standzeit der Busse an den unterschiedlichen Haltestellen variiert recht stark und ist u. a. tageszeitabhängig. Im Regelfall sind die tatsächlichen Standzeiten jedoch sehr kurz, teilweise unter 10 Sekunden, jedoch äußerst selten länger als 30 Sekunden. Da die Standzeiten überwiegend deutlich kürzer sind als die Wartezeiten an den nachfolgenden Knotenpunkten, kommt es insgesamt zu keiner Verschlechterung der Verkehrsqualität. Die individuelle Wartezeit und Verkehrsqualität ist hierbei selbstverständlich wesentlich vom jeweiligen Zeitpunkt der Ankunft des „Pulks“ am nachfolgenden signalisierten Knotenpunkt abhängig. Nochmals besser wird die Bewertung, wenn die vorgesehene Busbeschleunigung einbezogen wird, die jedoch in der Simulation noch gar nicht berücksichtigt wurde. Der Verkehrsversuch im September 2022, bei dem versuchsweise die Wegnahme einer Kfz-Fahrspur in den Straßenzügen Bismarckstraße und Erlanger Straße getestet wurde, diente primär zur anschaulichen Wiedergabe einer einstreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs in diesen Verkehrsräumen. Eine realistische 1:1-Wiedergabe der Planung wurde aufgrund des eingeschränkten Umfangs und Inhalts des Verkehrsversuchs (u. a. keine Anpassung der Lichtsignalanlagen möglich sowie keine Berücksichtigung von Radverkehrsführungen) ausdrücklich nicht mit dem Verkehrsversuch angestrebt. Der Verkehrsversuch hat jedoch – in Ergänzung zu den Fachgutachten und den Stellungnahmen aus den

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	nicht hervor, ob eine solche kritische Lage im Verkehrsversuch vom 01.09.2022 bis 30.09.2022 simuliert wurde. Die letzten Sätze aus „Verkehrliche Bewertung der Planungsentwürfe“ kann ich nicht nachvollziehen. Dort heißt es: „Durch das Warten des KfzVerkehrs hinter dem Bus ergeben sich für den ÖPNV deutliche Vorteile: der Bus ist an der nachfolgenden Lichtsignalanlage Pulkführer, Sicherheitsgewinn für die Straße querende Fahrgäste. Die Vorteile für den ÖPNV können höher gewichtet werden als geringfügige Fahrzeiterhöhungen für den Kfz-Verkehr.“ Es scheint, als wolle der Verfasser sein eigenes Gutachten damit quasi entschuldigen. 4. Aus den mir vorliegenden Plänen, Gutachten, Berichten und Stellungnahmen sind keine Aussagen, die dezidiert auf Halte- und Parkmöglichkeiten für den Lieferverkehr eingehen. Zwar wurde in der Erlanger Straße ein kleiner Bereich für das dortige Blumengeschäft vorgesehen, aber sonst gibt es gerade in dieser Straße keine weitere Möglichkeit, um es beispielsweise einem Installateur zu gestatten, mit seinem Betriebsfahrzeug vorzufahren, um einen Wasserschaden zu reparieren oder eine Waschmaschine auszuliefern. 5. Gerade für die Erlanger Straße fehlt in den Planungsunterlagen jeglicher Hinweis auf Rettungswege für die Feuerwehr, Notarzt, Sanitäts- und Polizeifahrzeuge. Der geplante Radweg ist für diese Fahrzeuge zu schmal. Für den zwangsläufig zu Stehen gekommenen Kfz-Verkehr bestehen auch kaum Möglichkeiten, in vertretbar kurzer Zeit eine Rettungsgasse zu bilden.		Beteiligungen der Öffentlichkeit und der Behörden – Hinweise für die Fortschreibung des Bebauungsplans sowie die folgende Ausführungsplanung gegeben. Die eindeutige Empfehlung zum Verzicht auf die Vorbeifahrtmöglichkeiten an den Bushaltestellen „Stadtfriedhof“ und „Humboldtstraße“ ist im Verkehrssicherheitsaudit festgehalten. Die entsprechende Berücksichtigung und Umsetzung dieser Empfehlung stellt somit eine wichtige Maßnahme zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden dar. Dies entspricht auch den Vorgaben und Prämissen der Straßenverkehrsordnung: Verkehrssicherheit hat Vorrang vor der Leistungsfähigkeit. Bei den weiteren Haltestellen im Plangebiet - „Albert-Preu-Straße“ und „Siebener Platz“ sind Vorbeifahrtmöglichkeiten berücksichtigt, da diese aus Sicht der Verkehrssicherheit relativ unproblematisch und vorteilhaft für den Verkehrsablauf bewertet wurden. Zu 4) Neben den ausgewiesenen „Ladezonen“ im Bebauungsplan können selbstverständlich alle verfügbaren Park- und Haltemöglichkeiten im öffentlichen Verkehrsraum unter Einhaltung der Straßenverkehrsordnung genutzt werden. Ein Anspruch auf entsprechende Park- und Haltemöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum ist grundsätzlich nicht gegeben. Zu 5) Es können im Bedarfs- und Ausnahmefall bei Einsätzen des Rettungsdienstes und der Polizei entlang der Straßenzüge Erlanger Straße und Bismarckstraße zahlreiche Ausweichmöglichkeiten genutzt werden, wodurch jederzeit eine ausreichende Fahrgasse für die Rettungs-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	6. Für die Fortführung des Planungsverfahrens halte ich es daher für unabdingbar, dass weitere ausführliche Stellungnahmen eingeholt werden von a) Feuerwehr b) Rettungsdiensten und Notärzten c) Polizei d) Stadtverkehr und Landkreisverkehr einschließlich des Fahrpersonals 7. Bismarckstraße und Erlanger Straße bilden die Bundesstraße 22. Soweit mir bekannt, ist der Baulastträger für Bundesstraßen der Bund. Zuständige Straßenbaubehörde ist das jeweilige Staatliche Bauamt. Gemeinden mit mehr als 50.000 aber weniger als 80.000 Einwohnern (für Bayreuth zutreffend) können die Baulast durch Erklärung erhalten. Für eine Fortführung der Planung ist somit die Zustimmung der Straßenbaubehörde einzuholen. Liegt diese bereits vor oder ist eine entsprechende Stellungnahme noch einzuholen? 8. Aus den öffentlich zugänglichen Plänen geht nicht hervor, ob eine ins Detail ausgeführte Baukostenberechnung vorliegt. Der letzten bekannten Presseveröffentlichung war lediglich eine ungefähre Schätzung zu entnehmen, zugleich mit der Aussage, dass für dieses Projekt hohe Zuschüsse erwartet werden. Daher drei abschließende Fragen: a) Gibt es zu den Plänen eine ins Detail ausgeführte Baukostenberechnung? b) Aus welchen „Fördertöpfen“ werden für dieses Projekt Zuschüsse erwartet? Sind entsprechende Anträge bereits		und Einsatzfahrzeuge durch die Verkehrsteilnehmenden freigemacht werden kann (z. B. an zahlreichen Grundstückszufahrten, Einmündungen, Abbiegestreifen, Parkstreifen, Ladezonen, ggf. auch durch kurzzeitige Auffahrt auf den Sicherheitstrennstreifen und evtl. des Radfahrstreifens bzw. des Geh- oder Radweges). Zu 6) Die Bayerische Landespolizei, Polizeiinspektion Bayreuth-Stadt wurde beteiligt und hat sich mit einer Stellungnahme geäußert, genauso wie das Amt für öffentliche Ordnung, Brand- und Katastrophenschutz der Stadt Bayreuth. Das BRK Bayerisches Rotes Kreuz, ILS Integrierte Leitstelle Bayreuth/Kulmbach wurde beteiligt und hat keine Stellungnahme abgegeben. Die Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH hat eine Stellungnahme abgegeben. Die abgegebenen Stellungnahmen der o.g. Behörden wurde selbstverständlich gewürdigt. Zu 7) Die Stadt Bayreuth ist innerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenzen Straßenbaulastträger der Bundesstraßen im Stadtgebiet Bayreuth. Zu 8) Die Entscheidung über die Finanzierung des Projekts trägt der Stadtrat der Stadt Bayreuth. Für die Umsetzung, d. h. auch die Finanzierung des Projektes, soll insbesondere auf Fördermittel zurückgegriffen werden. Zur Verbesserung der Klimabilanz im Mobilitätssektor, welche dringend erforderlich ist, werden Förderprogramme zur Finanzierung klimafreundlicher Anpassungen von Straßenräumen durch die Bundes-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	gestellt? Welcher Anteil der zu erwartenden Baukosten ist von der Stadt Bayreuth aufzubringen? c) Inwieweit besteht Sicherheit, dass es sich bei der Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße um eine förderfähige Maßnahme im Sinne der „Investiven Radverkehrsprogramme“ des BMDV handelt? Anmerkung: Auf der Website des BMDV (Stand 12.07.2021) heißt es: <i>"Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung der förderfähigen Maßnahmen mit einem Regelfördersatz in Höhe von bis zu 75 Prozent. Die Gewährung der Förderung erfolgt unter der Voraussetzung, dass Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht."</i> Unter dem Aspekt, dass der Bund zu erheblichen Einsparungen von Haushaltsmitteln in allen Resorts gezwungen ist und die Beratungen dazu noch andauern, muss davon ausgegangen werden, dass auch im BMDV die Mittel für Förderprogramme entsprechend gekürzt werden. Die Aussicht auf Erfolg für einen Antrag auf Förderung der Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße wird an dieser Stelle nicht gesehen. 9. Es sind umfangreiche Voruntersuchung durch wissenschaftlich ausgebildete, mit der Thematik vertraute und erfahrene Fachleute erforderlich, wie man sie nur an Universitäten finden kann und wird. Der Vorschlag lautet daher, die bisher vom Stadtplanungsamt Bayreuth geleistete Arbeit und gegenwärtig vorliegende Planung vorerst einzustellen und für das Projekt „Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße“ eine Universität mit einem Lehrstuhl für Stadtbau-und Verkehrsplanung zu gewinnen. Es als Forschungsprojekt am Institut für Stadtentwicklung & Bauwirtschaft der Universität Leipzig oder im Fachgebiet für		und Landesregierung aufgestellt. Entsprechende Fördergelder sind jeweils dem Zweck gebunden und können nicht für andere Maßnahmen (Schulen, Sport) verwendet werden. Die Schaffung und Erhaltung einer Verkehrsinfrastruktur, die für alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen nutzbar und sicher ist, gehört zur Daseinsvorsorge. Barrierefreie öffentliche Mobilitätsangebote sowie sichere und gut ausgebaute Fuß- und Radwege sind Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Hierzu wird eine verlässliche und funktionierende Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden benötigt. Die vorhandenen und in weiten Teilen erheblichen Defizite und Barrieren für die Nahmobilität sollen durch die Verkehrsraumneugestaltung behoben werden. Derzeit liegt eine überschlägige Kostenberechnung vor. Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln ist im Regelfall eine gesicherte Rechtsgrundlage für die Umsetzung der Fördermaßnahmen. Hierfür dient der Bebauungsplan, der eine Planfeststellung ersetzt. Erst nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens werden die weiteren Schritte bezüglich Finanzierung und Förderung angegangen. Zu 9) Die notwendige Fachexpertise für die Planung der Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße ist bei den Verwaltungsbediensteten sowie den beauftragten externen Gutachtern gegeben. Für die kommunalen Planungen wird selbstverständlich der aktuelle Stand der Wissenschaft, Technik und Forschung berücksichtigt. Eine gesonderte wissenschaftliche, universitäre Begleitung des Projektes ist nicht erforderlich.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Städtebau, Bauleitplanung und Stadtgestaltungsprozesse der TU Dortmund oder am Institut für Verkehr- und Stadtbauwesen der TU Braunschweig einzubringen (um nur drei Möglichkeiten zu nennen), und nicht zuletzt auch die Universität Bayreuth einzuschalten, scheint der bestgeeignete Weg zum Ziel zu sein. Danach kann über die Finanzierung des Projekts und den Baubeginn entschieden werden.		
s)	Es wäre wünschenswert, dass in den betreffenden Straßen immerhin auf einer Straßenseite durchgehende Fahrradstreifen (als Ersatz für die zurzeit geplanten teils beidseitigen und baulich angelegten Radwege) in Fahrtrichtung der Autos angelegt werde, auch wenn dafür vielleicht auf eine Verbreiterung der Fußwege verzichtet werden muss	– Privatperson Alexanderstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27682)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die vorliegende Planung berücksichtigt die Anregung zur Schaffung jeweils durchgehender Radverkehrsanlagen an der Bismarckstraße und Erlanger Straße.
t)	Es fehlt ein Gesamtkonzept für den Bayreuther Radverkehr, für das entsprechende Prioritäten hinsichtlich der Sanierung von Radwegen beschlossen werden sollten.	– Privatperson Richard-Wagner-Straße mit Schreiben vom 08.01.2024 (ID: 27593)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: 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 gedacht 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 Stadt-bereich (Altstadt) 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 (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute für das städtische Gesamtnetz anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Die neue Radverkehrsinfrastruktur soll die vorhandene und weiterhin benötigte Hauptroutenverbindung entlang der Mistel ergänzen und entlasten sowie zusätzliche direkte und sichere Wegeverbindungen ermöglichen. Durch die geplante neue Radverkehrsinfrastruktur können die Bedingungen für den Radverkehr in einem hoch verdichteten Stadtquartier flächenhaft verbessert bzw. teilweise überhaupt erst ein Grundangebot geschaffen werden. Die Unterhaltung und Verbesserung bestehender Radverkehrsinfrastruktur steht mit dieser Maßnahme in keinem direkten Zusammenhang, sondern ist unabhängig davon wichtig und wird im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten und Ressourcen ebenso bearbeitet. Als Grundlage hierfür dienen die jeweils vom Stadtrat beschlossenen Maßnahmenplanungen des Radverkehrskonzeptes der Stadt Bayreuth (2014) sowie das Radverkehrskonzept für Pendlerstrecken (2022), Die Stadt Bayreuth erarbeitet zudem seit 2023, unter Beteiligung der Öffentlichkeit, ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept, bei dem unter anderem auch der Radverkehr Berücksichtigung findet.
u)	Es wird vorgeschlagen, eine Fahrradzählung entlang der Mistel durchzuführen.	– Privatperson Stolzingstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27672)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Eine Zählung des Radverkehrs an der Mistel ist im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan nicht erforderlich. Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung, d.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
		– Privatperson Tirolerstraße (ID: 27476)	h. die Radverkehrsinfrastruktur muss erst hergestellt werden, damit diese von Radfahrenden genutzt werden kann. Sind Radverkehrsanlagen vorhanden, werden sie auch entsprechend stärker genutzt. Die Radroute an der Mistel ist unabhängig von der Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße wichtig und notwendig.
v)	Es bestehen Fragen zum Anschluss des Plangebiets an die Innenstadt. 1. Anschluss vom Hohenzollernring kommend an die Erlanger Straße Wenn ich als Radfahrer zum Beispiel vom Rotmaincenter komme ist der Fuß- (und Rad?)weg zwischen Kulmbacher Straße / Unterführung und dem geplanten Radstreifen sehr umständlich, da zwischen den Grünanlagen und der Hauswand nur wenig Platz ist und die Situation durch die Knicke in der Wegführung unübersichtlich ist. Hier sehe ich zwei Möglichkeiten die Planung zu optimieren: a) Die Grünanlagen an die Hauswand verlegen und den Fuß- und Radweg entlang der Bordsteinkante führen b) Die rechte der beiden Fahrspuren der Hohenzollernringes bereits ab der Ecke der Kulmbacher Straße in einen Radstreifen umwidmen. Die linke der beiden Fahrspuren wird dann diejenige, die in Erlangerstraße als Autospur einbiegt. Die bestehende Verkehrsinsel würde dann nicht nach Westen hin verbreitert werden. Dies wäre auch im Sinne einer späteren Anschlussfähigkeit einer ringumschließenden Fahrradspur. 2. Weg aus dem Plangebiet in den Stadtkern: Aus der Humboldt-, Rupprecht- und Albert-Preu-Straße kommend ist es am naheliegendsten über die Erlanger	– Privatperson Warmensteina-cher Straße mit Schreiben vom 11.01.2024 (ID: 27632)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Zu 1) Am Knotenpunkt Wittelsbacherring / Hohenzollernring / Erlanger Straße kann der Radverkehr aus der unteren Maximilianstraße bzw. Jahnstraße die ampelgesicherte Querung des Stadtkernrings nutzen, um in die Erlanger Straße einzufahren. Weiterhin ist eine Zufahrt auf die Erlanger Straße aus der Fußgängerzone Unteres Tor (für den Radverkehr freigegeben) oder der Straße Unteres Tor – jeweils kommend von der Kulmbacher Straße - möglich. Die Verkehrsführung entlang des Hohenzollernrings zwischen Rotmaincenter und Erlanger Straße ist nicht Bestandteil des Bebauungsplans.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Straße zum Wittelsbacherring und dann in die Maximilianstraße zu gelangen. Hierbei besteht aktuell das Problem, dass keine Sichtbeziehung zwischen Menschen auf dem Fußweg und Autos in der Wolfsgasse hergestellt werden kann. Dies ist ein potenzieller Gefahrenpunkt. Ich möchte deshalb anregen einen Eckspiegel aufzustellen, um die Abbiegesituation für Autos und die Querung der Wolfsgasse für Fußgänger und Radfahrende übersichtlicher und sicherer zu gestalten.		Zu 2) Die vorgesehene Routenführung für den Radverkehr stadteinwärts ist entlang der Bismarckstraße (stadteinwärts). Durch den unmittelbaren Anschluss der Radwegführung von der Bismarckstraße in das Dammwäldchen (Tempo-30-Zone) ist ein direkter Anschluss an das Fahrrad-Haupttroutennetz gemäß Radverkehrskonzept gewährleistet. Die Überquerung des Wittelsbacherrings wird durch die Lichtsignalanlage (24-h-Betrieb) abgesichert und ermöglicht (analog zur Anbindung Leopoldstraße). Die Weiterführung in die Innenstadt erfolgt über die Dammallee zur Maximilianstraße oder Friedrichstraße. Verkehrsspiegel können nicht im Bebauungsplan festgesetzt oder verbindlich geregelt werden. Zudem handelt es sich bei Verkehrsspiegeln nicht um eine Verkehrseinrichtung im Sinne der Straßenverkehrsordnung.
w)	1. Wie hoch ist die aktuelle Fahrrad-Frequenz am Mistelbach und Bismarckstraße (Woche und Wochenende, im Frühling/ Sommer/ Herbst/ Winter, Sonne, Regen, Frost, Schnee, Tageszeiten)? 2. Wie hoch wären die zu erwartenden Neu-Radler aus dem Umland, Meyernberg? 3. Wer würde aufgrund der geplanten Radwege mehr Zeit in Kauf nehmen, um zur Arbeit, zum Einkauf, zur Freizeit durch die Stadt zu fahren? 4. Wie hoch ist dadurch die CO2 Einsparung der jeweiligen Straßen, gerade in der Hochfrequenz bzw. bei der Ampelschaltung (Rückstau durch Einspurigkeit durch die Ampel, Bushaltestelle, Paketdienste, Lieferanten, Unfall, Notfall, Müllabfuhr, Rohrbruch, Baustelle)? 5. Wenn die Autofahrer aufgrund der Einspurigkeit einen längeren, (Um)weg in Kauf nehmen: Wie hoch wäre da die CO2-Einsparung bzw. die CO2-Mehrbelastung durch Stau	– Privatperson Kaulbachstraße mit Schreiben vom 13.01.2024 (ID: 27657)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Eine Zählung des Radverkehrs an der Mistel ist im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan nicht erforderlich. Die Radroute an der Mistel ist unabhängig von der Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße wichtig und notwendig. Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	in den Stoßzeiten und die Ampeltaktung für die Stadt und Anwohner betreffender Straßen, z.B. auch von Straßenzügen, die dann als Ausweichstrecke benutzt werden? 6. Wie viele Bürger aus der Stadt und aus dem Umland sind im Vorfeld befragt worden und haben ihr Interesse bekundet, die geplanten Radwege in und aus der Stadt zu nutzen? 7. Wie hoch ist der Ausgabenfaktor pro einzelnen Radfahrer (Kosten-Nutzen-Faktor)? 8. Wie hoch wäre die Anzahl der erhofften, neuen und realen Nutzer der geplanten Radwege? 9. Was spricht gegen eine Nutzung des bestehenden und bewährten Radweges am Mistelbach ebenso in der Bismarckstraße, wenn diese optimiert werden würden (z.B. Beleuchtung, Belag)? 10. Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass Radfahrer den Radweg (ehemals Zugstrecke) durch die Altstadt/ Uni/ Königsallee/ Eremitage nutzen? 11. Sind Alternativstrecken dazu überprüft worden (Erlanger Straße/ Bismarckstraße)?		Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden. Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung, d. h. die Radverkehrsinfrastruktur muss erst hergestellt werden, damit diese von Radfahrenden genutzt werden kann, sind Radverkehrsanlagen vorhanden, werden sie auch genutzt. Die geplanten Radverkehrsanlagen im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs bilden wesentliche Abschnitte des Radverkehrsnetzes als Bestandteil des ausgewiesenen Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung) oder wichtige Abschnitte im Zubringer- und Anliegerverkehr und sind dringend erforderlich, um eine sichere Nutzung der entsprechenden Verkehrsräume für Radfahrende gewährleisten zu können. Ein Ausbau der Radroute entlang der Mistel beim Stadtfriedhof wurde umfassend geprüft und mehrheitlich vom Bauausschuss am 17.10.2023 abgelehnt: Aufgrund der erforderlichen gemeinsamen Führung des Rad- und Fußverkehrs entlang der Hauptroute an der Mistel sind zeitweise Engpass- und Konfliktsituationen zu verzeichnen – auch da die Route eine hohe Freizeit- und Grünraumqualität besitzt und dementsprechend sehr unterschiedliche Nutzungsansprüche aufeinandertreffen. Diese Situation besteht jedoch auf allen Routenabschnitten entlang der Mistel und betreffen in gleichem bzw. teilweise noch erhöhtem Maße auch die weiterführenden und anschließenden Streckenbereiche, die jedoch keinerlei Erweiterungspotenzial aufweisen.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Deshalb ist das planerische Ziel vielmehr, dem Radverkehr anforderungsgerechte nähräumliche Alternativen für den Alltag anbieten zu können. Dies ist bereits im Radverkehrskonzept durch die Berücksichtigung der „Nebenrouten“ (Hauptrouuten 2. Ordnung) verankert, um durch deren Realisierung u. a. auch eine Entlastung der Hauptrouuten zu erreichen – insbesondere im betreffenden Verkehrsraum (→ Schaffung einer anforderungsgerechten Radverkehrsinfrastruktur an den Bundesstraßenabschnitten, um v.a. Anwohnenden aus dem Bereich Altstadt ein annehmbares Grundangebot und eine Alternative bieten zu können). Hierdurch kann insgesamt ein erhöhter Mehrwert für alle Nutzenden erzielt werden (z. B. durch kürzere Wege und Verteilung des Verkehrsaufkommens). Der „Ausbau“ des Geh- und Radweges an der Mistel zwischen der Carl-Burger-Straße und der Scheffelstraße, z. B. durch Schaffung eines parallelen Weges zum Bestandsweg stellt grundsätzlich keine Verbesserungsmaßnahme im Sinne der Radverkehrskonzepte für den Alltagsradverkehr dar. Aufgrund der Rahmenbedingungen und Zwangspunkte ist aus verkehrsplanerischer Sicht kaum ein verkehrstechnischer Mehrwert erzielbar, da keine nachhaltige systematische Verbesserung mit dem isolierten Ausbau der mittleren Teilstrecke einer Route verbunden wäre. Demgegenüber wäre jedoch damit zu rechnen, dass mindestens in den Anschluss- und Verflechtungsbereichen zusätzliche Problem- und Gefahrenstellen entstehen und sich die Situation in den weiterführenden bzw. anschließenden Routenabschnitten weiter verschärfen könnte. Der notwendige Eingriff in die vorhandenen Grünstrukturen (Zusätzliche Flächenversiegelung wertvoller Grünflächen und Gefährdung der Alleebeepflanzung) wird dementsprechend als unverhältnismäßig angesehen. Es

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			werden deshalb die bereits beschlossenen konzeptionellen Planungen des Radverkehrskonzeptes zielgerichtet weiterzuverfolgen, d. h. insbesondere durch den gezielten Ausbau und Realisierung der Anschluss- und Nebenrouten (Hauptrouten 2. Ordnung) eine strukturelle Stärkung des gesamten Routennetzes vorzunehmen. Hierbei können durch eine Umverteilung vorhandener Verkehrsflächen auch zusätzliche Flächenversiegelungen vermieden bzw. sogar ergänzende Entsiegelungen berücksichtigt werden. Konkrete Befragungen, Prognosen zu Nutzerzahlen oder CO²-Bilanzen etc. liegen nicht vor und sind für den Bebauungsplan nicht erforderlich.
x)	Es wird darauf hingewiesen, dass im oben genannten Planungsgebiet folgende Bodendenkmäler liegen: – D-4-6035-1053 - Befunde der frühen Neuzeit im Bereich der frühneuzeitlichen Vorstädte von Bayreuth. – D-4-6035-1043 - Vorgängerbau sowie Befunde der frühen Neuzeit im Bereich der Evang.-Luth. Friedhofskirche von Bayreuth. Weiterhin wurden im Bereich der Johann-Stumpf-Straße (Fl.-Nrn. 912, 914-920, Gemarkung Bayreuth) Stollen- und Kelleranlagen des Mittelalters und der Neuzeit dokumentiert, die bei Erdarbeiten zu berücksichtigen sind. Da die Einwände unserer letzten Stellungnahme (14.03.2022 (Az. P-2022-1282-1_S2) noch keinen Eingang in die vorliegende Planung gefunden haben, weisen wir daraufhin, dass eine fachliche Beurteilung der Fachbehörde nicht durch einen Gemeindebeschluss abgewägt werden kann. Es ist daher erforderlich die genannten Bodendenkmäler nachrichtlich in der markierten Ausdehnung in den Bebauungsplan zu übernehmen, in der Begründung aufzuführen	– Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (Referat BQ-Bauleitplanung) mit Schreiben vom 12.12.2023	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Planzeichnung wurde angepasst und der Hinweis auf die bestehenden Bodendenkmäler aufgenommen (nachrichtliche Übernahme). <u>Begründung:</u> Die Stellungnahme zum Denkmalschutz ist bei der Genehmigungs- bzw. Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	sowie auf die besonderen Schutzbestimmungen hinzuweisen (gem. § 9 Abs. 6 BauGB) und im zugehörigen Kartenmaterial ihre Lage und Ausdehnung zu kennzeichnen (PlanzV 90 14.3). Für Bodeneingriffe jeglicher Art im Bereich der oben genannten Bodendenkmäler ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gem. Art. 7 Abs. 1 BayDSchG notwendig, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist.		
y)	Wir haben das IHK-Gremium Bayreuth unter Vorlage der vorhandenen Unterlagen zu der Planung befragt. Die Meinung im Gremium ist eher kontrovers, die Abgabe einer einheitlichen Stellungnahme daher schwierig. Neben den Stimmen der Befürworter, die die Verkehrsraumneugestaltung begrüßen würden, da sie diese für nachhaltig werten zur Erreichung der Klimaziele bzw. da damit das Radwegekonzept umgesetzt werden könne und die Verkehrswende gelinge, gibt es auch einige, die die Planung entschieden ablehnen. Problematisch wird hierbei gesehen, dass es sich um die Verkehrsberuhigung einer Bundesstraße handelt und somit der Kraftverkehr stark eingeschränkt wird und die Zahl der Kraftfahrzeuge, die in Bayreuth unterwegs sind, aber nicht reduziert, sondern diese nur auf andere Straßen verlagert werden. Weiteres Argument ist, dass die beiden bestehenden Radwegeverbindungen in der Pottensteiner Straße und am Mittelbach ausreichend wären, und zudem die neugeplanten Radwege jeweils keinen vernünftigen Anschluss an die Verkehrsführung zu und von dem Plangebiet hätten. Auch werden die Kosten moniert, die hier investiert werden sollen, für etwas "von dem man jetzt schon weiß, dass der Nutzen so nicht eintreten wird".	– Industrie- und Handelskammer Oberfranken mit Schreiben vom 24.01.2024	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine signifikanten Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Eine erhebliche Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Die möglichen Reisezeitverluste zu den Spitzenstunden, d. h. auch im Pendlerverkehr, sind verträglich und zumutbar. Der Umweltverbund (insbesondere der Fahrrad- und Busverkehr) soll weiter gestärkt werden, um zudem Anreize und eine Alternative zum Pkw bieten zu können. Arbeitsplätze und zentrale Versorgungseinrichtungen sowie das Umland sind gleichermaßen wie im aktuellen Bestand zu erreichen (keine Einschränkung

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Weiter wird argumentiert, dass es sich bei den beiden Straßen um Hauptein-/ausfallstraßen handelt, die zu und von aufstrebenden Gemeinden im Landkreis führen, so dass der Verkehrsfluss eher zunehmen wird und es dadurch dann zu entsprechenden Staus in den Stoßzeiten käme, die wiederum die Situation auch für die Anwohner nicht besser machen. Hierbei wird auch gesehen, dass ein Vorbeifahren an den Stadtbussen weitgehend nicht mehr möglich sein soll. Die kontroversen Meinungen unserer im IHK-Gremium vertretenen Unternehmer spiegeln ziemlich genau die entsprechenden Diskussionen im Stadtrat wider. Somit lässt sich auch aus der Wirtschaft aufgrund der sehr weit auseinanderliegenden Positionen in diesem Fall ausnahmsweise kein einheitliches Bild übermitteln. Wir als IHK für Oberfranken Bayreuth nehmen daher gegenüber der vorliegenden Planung eine eher neutrale Position ein, mit der Bitte, die von unseren Unternehmern geäußerten Argumente für und wider die Planung im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.		von Fahrbeziehungen, Nachweis der Leistungsfähigkeit s.o.). Die zurzeit vorhandenen Radverkehrsanlagen entsprechen im Planungsbereich nicht den aktuellen technischen Vorschriften, die Erlanger Straße verfügt über keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen und die Einbahnregelung in der Bismarckstraße macht für den Radverkehr umständliche Umwege über ebenso ungeeignete Ausweichstrecken erforderlich. Ziel der Planung ist eine zukunftsfähige und anforderungsgerechte verkehrliche Gestaltung, bei der in den zur Verfügung stehenden Straßenräumen den Belangen aller Verkehrsteilnehmer gleichermaßen Rechnung getragen werden soll ohne bestimmte Verkehrsmittel zu bevorzugen oder zu benachteiligen. Dabei soll den Belangen der Nahmobilität insbesondere den Belangen des Radverkehrs in besonderem Maße Rechnung getragen werden, da diese im derzeitigen Straßenraum nicht ausreichend bzw. nicht anforderungsgerecht berücksichtigt sind. Entsprechend Ergebnis und Empfehlung der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits wird im aktuellen Bebauungsplanentwurf bei der Haltestelle „Humboldtstraße“ auf die Vorbeifahrtmöglichkeit am haltenden Bus verzichtet. Hierdurch wird im Bedarfsfall der Bus entsprechend automatisch zum „Pulkführer“ am nachfolgenden Knotenpunkt Bismarckstraße / Wittelsbacherring. Damit kann ein anforderungsgerechter Verkehrsablauf für den ÖPNV sichergestellt werden. Gleichzeitig wird mit der vorliegenden Planung gemäß Bebauungsplanentwurf ein insgesamt leistungsfähiges Verkehrssystem mit deutlichen Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
z)	Die Planungsgrundlage entspricht, soweit ersichtlich, dem aktuellen Katasterstand. Die Umfangsgrenze des Planungsgebiets ist noch nicht vollständig vermessen. Für etliche Flurstücksgrenzen liegt hier lediglich ein graphischer Grenznachweis vor. Aus Sicht des ADBV besteht hier Handlungsbedarf in Form einer Feststellung und Abmarkung der Umfangsgrenze, soweit durch die geplanten Baumaßnahmen die Grundstücksgrenzen berührt werden. Seitens des Amtes für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayreuth bestehen keine weiteren Anregungen. Ich möchte Sie bitten, uns nach Abschluss des Verfahrens einen rechtskräftigen Bebauungsplan - sehr gerne auch digital - zukommen zu lassen. Wir bitten um rechtzeitige Information, falls von Seiten der Stadt Bayreuth Vermessungsarbeiten betreffend eventueller Zerlegungen / Grenzermittlungen vorgesehen sind.	– Stadt Bayreuth: Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayreuth mit Schreiben vom 18.12.2023 (Aktenzeichen: VM2323)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich.
a2)	Wurde eigentlich darüber nachgedacht, wie man mehrere tausend Pendler dazu bewegt wenn auch erst in ferner Zukunft bei jeder Witterung und Jahreszeit aus dem westlichen Stadtrand und dem Landkreis nach Bayreuth mit dem Rad zu fahren und wieder heimzuradeln? Unabhängig vom Alter und deren körperlicher Konstitution. Über das gesamte Winterhalbjahr werden auf dem hier geschaffenen Radweg eine Handvoll Radfahrer fahren, weswegen hunderte von Autofahrern benachteiligt werden.	– Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27665) – Privatperson Talblick mit Schreiben vom 30.12.2023 (ID: 27496)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine signifikanten Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Eine erhebliche

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Die möglichen Reisezeitverluste zu den Spitzenstunden, d. h. auch im Pendlerverkehr, sind verträglich und zumutbar. Der Umweltverbund (insbesondere der Fahrrad- und Busverkehr) soll weiter gestärkt werden, um zudem Anreize und eine Alternative zum Pkw bieten zu können. Arbeitsplätze und zentrale Versorgungseinrichtungen sowie das Umland sind gleichermaßen wie im aktuellen Bestand zu erreichen (keine Einschränkung von Fahrbeziehungen, Nachweis der Leistungsfähigkeit s.o.). Durch eine vermehrte Nutzung der alternativen Mobilitätsangebote durch die direkten Anlieger und Verkehrsteilnehmer aus angrenzenden Stadtteilen würde die Verkehrssituation auch für den motorisierten Pendlerverkehr verbessert. Es wird ausdrücklich kein Zwang zur Nutzung einer bestimmten Mobilitätsform ausgeübt, es besteht weiterhin frei Wahl bei der individuellen Fortbewegung. Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung, d. h. die Radverkehrsinfrastruktur muss erst hergestellt werden, damit diese von Radfahrenden genutzt werden kann. Es gibt keinen Zwang bezüglich der Routenwahl (gilt für Pkw- und Fahrradnutzende). Sind Radverkehrsanlagen vorhanden, werden sie auch genutzt – unabhängig davon, ob für diese ggf. tatsächlich ergänzend eine Benutzungspflicht angeordnet ist. Die öffentlichen Verkehrsflächen (insbesondere Fahrbahnen und Radwege) werden in die regelmäßige Straßen- und Wegereinigung sowie den Winterdienst aufgenommen und entsprechend betreut.
b2)	Um Stauungen hinter Bussen zu vermeiden wird als Möglichkeit gesehen den Radweg im Bereich der Bushaltestellen so (unter Einbeziehung eines Teils des Gehwegs, aber auch der zweiten Fahrspur) umzuleiten, dass die Radfahrer	– Privatperson mit Schreiben vom 06.11.2023 (ID: 27638)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u>

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	(auf einem dann eingeeengten Radweg) weiterfahren können, gleichzeitig ein- und aussteigenden Busnutzern keine Gefahren durch die Radfahrer entstehen können und der übrige Verkehr (vielleicht auch über eine eingeeengte Fahrspur) weiter fließen könnte. Alternativ dazu (wenn eine solche Verkehrsführung aus Platzgründen nicht möglich sein sollte) müssten die Radfahrer während des Bushalts ebenfalls anhalten und warten - dies beträfe aus meiner Sicht einen wesentlich geringeren Teil der Verkehrsteilnehmer.		Entsprechend Ergebnis und Empfehlung der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits wird im Bebauungsplan auf die Vorbeifahrtmöglichkeit am haltenden Bus bei den Haltestellen „Humboldtstraße“ und „Stadtfriedhof“ verzichtet. Hierdurch wird im Bedarfsfall der Bus entsprechend automatisch zum „Pulkführer“ am nachfolgenden Knotenpunkt Bismarckstraße / Wittelsbacherring bzw. Freiheitsplatz. Damit kann ein anforderungsgerechter Verkehrsablauf für den ÖPNV sichergestellt werden. Gleichzeitig wird mit der vorliegenden Planung gemäß Bebauungsplan ein insgesamt leistungsfähiges Verkehrssystem mit deutlichen Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet (Verkehrssicherheit vor Leichtigkeit). Bei den weiteren Haltestellen im Plangebiet - „Albert-Preu-Straße“ und „Siebener Platz“ sind Vorbeifahrtmöglichkeiten berücksichtigt, da diese aus Sicht der Verkehrssicherheit relativ unproblematisch und vorteilhaft für den Verkehrsablauf bewertet wurden. Die technischen und rechtlichen Regelwerke und Vorgaben zur Radwegführung sind einzuhalten. Ein Halten auf dem Radweg ist nicht zulässig.
c2)	Unfälle, Radunfälle Für den Streckenbereich wurde für den Zeitraum 2017 – 2020 keine Unfallophäufungsstelle für den motorisierten Verkehr ermittelt. Bei der Sichtung der Unfalltypenkarte 2017-2021 für Radunfälle auf allen Straßen und Wegen ergibt sich aus unserer Sicht ein durchschnittliches Unfallaufkommen bei Radunfällen im Umgriff des Bebauungsplanes. Zur Beurteilung der Verkehrssicherheit im Bestand und der geplanten Maßnahmen wären noch die folgenden Stellungnahmen zielführend. • Unteren Verkehrsbehörde	– Regierung von Oberfranken-Sachgebiet 24-Raumordnung, Landes- und Regionalplanung mit Schreiben vom 15.01.2024 (Aktenzeichen: 8314.3-22)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. Begründung: Die Straßenverkehrsbehörde, die Polizei und der Straßenbaulastträger wurden beteiligt. Es liegen entsprechende Stellungnahmen vor. Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	• Polizei • Straßenbaulastträger (Ablehnende Stellungnahme zu dem Bebauungsplan von der Stadt Bayreuth: Tiefbauamt vom 04.04.2022 liegt bereits vor, Empfehlung den vorhandenen und nutzbaren Radweg entlang der Mistel zu erweitern) Verkehrsuntersuchung / Verkehrszählung / Qualitätsstufen Die angegebenen Verkehrsbelastungen stellen auf eine Spitzenstunde, und nicht auf eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) ab. Die aus den in 15-Minuten-Intervallen gezählten Verkehrsbelastungen am 16.11.2021 wurde je Knotenpunkt und je Erhebungstag die Spitzenstundenbelastung morgens und abends ermittelt. Der Zeitpunkt in einer verkehrsschwachen Zeit (Winter 2021, Coronapandemie mit Home-Office) und die geringe Zähldauer der Verkehrszählung lassen das Ergebnis der Verkehrszählung und der Verkehrsuntersuchung als nicht repräsentativ erscheinen. Die Annahme der Stadt Bayreuth hinsichtlich der Verkehrsprognose 2035 mit stagnierenden bzw. rückläufigen Verkehrszahlen kann nicht nachvollzogen werden. Lt. Untersuchung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) geht die Verkehrsentwicklung in Deutschland (langfristige Verkehrsprognose) bis 2051 von +13% Personenverkehr und +46% Güterverkehr aus. Näheres dazu s.a. https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/017-wissing-pk-verkehrsentwicklung-deutschland.html. Die Verkehrsprognose 2035 sollte nachvollziehbar ermittelt werden und sich nicht nur auf eine mikroskopische Betrachtung beschränken. Durchs eine makroskopische		hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als gesamtstädtische Nebenroute anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden. Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung, d. h. die Radverkehrsinfrastruktur muss erst hergestellt werden, damit diese von Radfahrenden genutzt werden kann, sind Radverkehrsanlagen vorhanden, werden sie auch genutzt. Ein Ausbau der Radroute entlang der Mistel beim Stadtfriedhof wurde umfassend geprüft und mehrheitlich vom Bauausschuss am 17.10.2023 abgelehnt: Aufgrund der erforderlichen gemeinsamen Führung des Rad- und Fußverkehrs entlang der Hauptroute an der Mistel sind zeitweise Engpass- und Konfliktsituationen zu verzeichnen – auch da die Route eine hohe Freizeit- und Grünraumqualität besitzt und dementsprechend sehr unterschiedliche Nutzungsansprüche aufeinander treffen. Diese Situation besteht jedoch auf allen Routenabschnitten entlang der Mistel und betreffen in gleichem bzw. teilweise noch erhöhtem Maße auch die weiterführenden und anschließenden Streckenbereiche, die jedoch keinerlei Erweiterungspotenzial aufweisen. Deshalb ist das planerische Ziel vielmehr, dem Radverkehr anforderungsgerechte nähräumliche Alternativen für den Alltag anbieten zu können. Dies ist bereits im Radverkehrskonzept durch die Berücksichtigung der „Nebenrouten“ (Haupt Routen 2. Ordnung) verankert, um durch deren Realisierung u. a. auch eine Entlastung der Hauptrouten zu erreichen – insbesondere im betreffen-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	sche Untersuchung (vgl. Verkehrsentwicklungsplan, Generalverkehrsplan, Verkehrsgutachten) ist das Gesamtverkehrsnetz darzustellen. Dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung (Anhang 4 Verkehrliche Bewertung des Bestandes und Anhang Verkehrliche Bewertung der Planungsentwürfe, S. 32 – 37) ist zu entnehmen, dass eine deutliche Verschlechterung der Qualitätsstufen (von B nach D) für den motorisierten Verkehr durch die Umsetzung der Planungsentwürfe für die Hauptverkehrsstraßen Erlanger und Bismarckstraße (Knotenpunkte Wittelsbacherring, Scheffelstraße etc.) erwartet wird. Beispielhafter Auszug Verkehrsuntersuchung Wittelsbacherring – Bismarckstraße – Ergebnisse Qualitätsstufen Ein detailliertes aussagekräftiges Verkehrsgutachten inklusive Betrachtung der Auswirkungen auf das städtische Straßennetz (makroskopische Verkehrsuntersuchung) ist auch deshalb anzuraten. Aussagen zu Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen, insbesondere der Knotenpunkte, sind derzeit belastbar nicht möglich. Eine "abschließende Bewertung" des Gesamtprojektes ist derzeit nicht möglich, insbesondere auch über eine künftige Leistungsfähigkeit der Straßenzüge der städtischen Bundesstraße insbesondere der Knotenpunkte kann derzeit nicht befunden werden. Dies kann erst erfolgen, wenn belastbare Ergebnisse des vorgenannten umfassenderen Verkehrsgutachtens vorliegen. Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes Bayreuth		den Verkehrsraum (→ Schaffung einer anforderungsge- rechten Radverkehrsinfrastruktur an den Bundesstra- ßenabschnitten, um v.a. Anwohnenden aus dem Bereich Altstadt ein annehmbares Grundangebot und eine Alter- native bieten zu können). Hierdurch kann insgesamt ein erhöhter Mehrwert für alle Nutzenden erzielt werden (z. B. durch kürzere Wege und Verteilung des Verkehrs- aufkommens). Der „Ausbau“ des Geh- und Radweges an der Mistel zwischen der Carl-Burger-Straße und der Scheffelstraße, z. B. durch Schaffung eines parallelen Weges zum Bestandsweg stellt grundsätzlich keine Ver- besserungsmaßnahme im Sinne der Radverkehrskon- zepte für den Alltagsradverkehr dar. Aufgrund der Rah- menbedingungen und Zwangspunkte ist aus verkehrs- planerischer Sicht kaum ein verkehrstechnischer Mehr- wert erzielbar, da keine nachhaltige systematische Ver- besserung mit dem isolierten Ausbau der mittleren Teilstrecke einer Route verbunden wäre. Demgegenüber wäre jedoch damit zu rechnen, dass mindestens in den Anschluss- und Verflechtungsbereichen zusätzliche Problem- und Gefahrenstellen entstehen und sich die Situation in den weiterführenden bzw. anschließenden Routenabschnitten weiter verschärfen könnte. Der not- wendige Eingriff in die vorhandenen Grünstrukturen (Zusätzliche Flächenversiegelung wertvoller Grünflä- chen und Gefährdung der Alleebeepflanzung) wird dem- entsprechend als unverhältnismäßig angesehen. Es werden deshalb die bereits beschlossenen konzeption- ellen Planungen des Radverkehrskonzeptes zielge- richtet weiterzuverfolgen, d. h. insbesondere durch den gezielten Ausbau und Realisierung der Anschluss- und Nebenrouten (Haupttrouten 2. Ordnung) eine strukturelle Stärkung des gesamten Routennetzes vorzunehmen. Hierbei können durch eine Umverteilung vorhandener Verkehrsflächen auch zusätzliche Flächenversiegelun- gen vermieden bzw. sogar ergänzende Entsiegelungen berücksichtigt werden.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Die Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes Bayreuth vom 02.01.2024 (AZ: S12-462-Stadt Bayreuth) ist zu beachten. Förderung Bezüglich einer möglichen Förderung verweisen wir auf den Besprechungsvermerk der Stadt Bayreuth vom 22.02./06.03.2023 (Besprechung vom 14.02.2023).		Die Verkehrszählung im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Ermittlung der Bestandsverkehrsmengen fand im November 2021 statt. Maßgeblich kritisches Kriterium für die Bewertung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit sind die Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden. Die Verkehrsbelastung des motorisierten Individualverkehrs ist witterungsbedingt grundsätzlich tendenziell im November höher als in anderen repräsentativen Erhebungszeiträumen. Hierdurch ist jedoch auch eine Ermittlung der Verkehrsbelastung des motorisierten Verkehrs „auf der sicheren Seite“ gewährleistet. Die erhobenen Verkehrsbelastungen wurden mit vorhandenen Verkehrszählungen, die vor der Covid-Pandemie durchgeführt wurden, sowie zwischenzeitlich nochmals durchgeführten Verkehrszählungen aus dem Mai 2023 abgeglichen. Hierbei wurden keine signifikanten Abweichungen bzw. Veränderungen festgestellt. Entsprechend „Gleitender Langfrist-Verkehrsprognose“ des BMDV steigt zwar das Verkehrsaufkommen insgesamt und auch die Verkehrsleistung, jedoch kommt es auch zu entscheidenden Veränderungen bezüglich der Fahrtzwecke und der Wahl der Verkehrsmittel. So sollen insbesondere die Fahrtzwecke „Privat, Urlaub, Einkauf und Ausbildung“ steigen, jedoch beim Fahrtzweck „Beruf“ sowohl Aufkommen als auch Leistung abnehmen. Auch beim Fahrtzweck „Geschäft“ soll trotz steigender Leistung das Verkehrsaufkommen abnehmen. Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl kommt es gemäß Prognose des BMDV insbesondere zu einem starken Anstieg beim Fahrradverkehr während der MIV stagnieren soll. Im Modal-Split soll der MIV rd. 6 % verlieren. Bei all diesen Prognosen kommen selbstverständlich zum Teil erhebliche räumliche und regionale Unterschiede zum Tragen. Hierbei sei nur kurz an-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			gedeutet, dass z. B. bei Oberzentren außerhalb der großen Verdichtungen der MIV abnehmen soll, in ländlichen Gebieten jedoch eher steigen wird. Unter Berücksichtigung aller Aspekte und Rahmenbedingungen wurde – trotz einer verkehrsplanerisch und klimatisch insgesamt angestrebten deutlichen Reduzierung des MIV, die sich auch aus den vorliegenden und in Bearbeitung befindlichen Konzepten ergeben (Radverkehrskonzept; Mobilitätskonzept) – für die Verkehrsaufkommensprognose der Spitzenstunden von einer gleichbleibenden Verkehrsbelastung durch den motorisierten Verkehr ausgegangen (quasi als Worst-Case-Szenario). Die makroskopische Betrachtung erfolgt im parallel in Bearbeitung befindlichen gesamtstädtischen Mobilitätskonzept - das bereits beschlossene Zielkonzept bestätigt diese Zielvorgaben. Die prognostizierte Verkehrsqualität für den motorisierten Individualverkehr von mindestens einer Qualitätsstufe von QSV D entspricht dem Einführungserlass des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen aus dem Jahr 2015. Aus diesem Einführungserlass geht die Bitte hervor, bei Neu-, Um- und Ausbau mindestens QSV D zu gewährleisten. Die Planung berücksichtigt diese Anforderung vollumfänglich. Dass die QSV D aus Sicht des Einführungserlasses eine ausreichende Verkehrsqualität darstellt, ergibt sich auch daraus, dass bei Neubauvorhaben, sofern sich eine QSV von besser als D ergibt, nachgewiesen werden soll, dass keine sparsamere Variante, die mit den Vorgaben für die zugrundeliegende Straßenkategorie verträglich ist, dazu in der Lage ist die QSV D zu erreichen. Die Zielvorgaben für die Leistungsfähigkeit und notwendigen Verkehrsqualitäten entsprechend der einschlägigen technischen Regelwerke (HBS, E-Klima) werden so-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			mit eingehalten. Die Hauptverkehrsstraßen Bismarckstraße und Erlanger Straßen werden demnach durch die Umplanung ihrer zugewiesenen Verkehrsfunktion deutlich besser gerecht, da sie für alle Verkehrsarten gleichermaßen sicher und leistungsfähig ausgebaut werden. Da die Stadt Bayreuth kein makroskopisches Verkehrsmodell besitzt und der Aufbau eines solchen Modells mit einem sehr hohen zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden ist, wurde ergänzend zur mikroskopischen Verkehrsuntersuchung und –simulation mittels detaillierten (abschnittsweisen) Fahrtzeitauswertungen qualitative Aussagen zu den Auswirkungen der gegenständlichen Maßnahme auf das Verkehrsnetz untersucht.
d2)	1. Leistungsfähigkeit In den übergebenen Unterlagen der Stadt Bayreuth befindet sich ein entsprechendes Verkehrsgutachten v. 23.01.2023, wonach die Leistungsfähigkeit für die geplanten Umbaumaßnahmen an der Bundesstraße B22 (im Bereich der Erlanger Straße und der Bismarckstraße) eine ausreichende Qualität aufweist. Die Beeinflussung des zielführenden und umliegenden Straßennetzes durch die geplanten Umbaumaßnahmen im Planungsraum sollten noch entsprechend nachgewiesen werden. 2. Sichtfelder Im Planungsraum gibt es mehrere örtliche Situationen, an denen die Sichtverhältnisse potenziell eingeschränkt sein könnten, u. a. durch den bestehenden Baumbestand/Bepflanzung oder durch große Fahrzeuge im Verkehrsraum. Sowohl im übergebenen Verkehrsgutachten als auch im Auditbericht ist der Punkt bzgl. der Sichtfelder bereits thematisiert worden. In beiden Berichten wird eine Prüfung der sicherheitsrelevanten Sichtfelder gefordert.	– Staatliches Bauamt Bayreuth mit Schreiben vom 02.01.2024 (Aktenzeichen: S12-462-Stadt Bayreuth)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Da die Stadt Bayreuth kein makroskopisches Verkehrsmodell besitzt und der Aufbau eines solchen Modells mit einem sehr hohen zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden ist, wurde ergänzend zur mikroskopischen Verkehrsuntersuchung und –simulation mittels detaillierten (abschnittsweisen) Fahrtzeitauswertungen qualitative Aussagen zu den Auswirkungen der gegenständlichen Maßnahme auf das Verkehrsnetz untersucht. Entsprechend den Empfehlungen wurde ein gesondertes Sicherheitsaudit zur Überprüfung der relevanten Sichtfelder beauftragt und durchgeführt.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Dieser Forderung schließen wir uns an und empfehlen, ein entsprechendes Sicherheitsaudit bzgl. dem geplanten Umbau des Verkehrsraums im Bereich der Bundesstraße B 22 durchzuführen, welches vorrangig die Sichtfelder im Detail prüft.		
e2)	1. Prüfung Anfahrtsicht Justus-Liebig-Straße Justus-Liebig-Straße, Zufahrt Freiheitsplatz Bei einem Ausfall / Abschaltung der LSA ist die Anfahrtsicht in Richtung Bismarckstraße durch die vorhandene Bebauung möglicherweise eingeschränkt. Die Situation und die tatsächliche Lage der Gebäudefassade sind zu prüfen (siehe Anhang 3). 2. Prüfung Anfahrtsicht an Gehwegüberfahrten / Grundstückszufahrten Bismarckstraße und Erlanger Straße Im Zuge der Bismarckstraße und der Erlanger Straße sind in mehreren Teilbereichen Längsparkstände am Fahrbahnrand vorgesehen. Im Seitenraum sind jeweils Gehwege und teilweise auch Radwege (VZ 241) vorhanden. Als sicherheitsrelevant sind die in der Skizze dargestellten sehr eingeschränkten Sichtfelder zwischen dem einfahrenden Kfz und dem bevorrechtigten Verkehr auf der Bismarckstraße/Erlanger Straße zu bewerten. Die Vorgaben der RAST zu Haltesichtweiten (47 m) und zu den Anfahrtsichtweiten (70 m) werden deutlich unterschritten. Nach RAST, Kapitel 6.3.9.3 sind die entsprechenden Sichtfelder auch an Rad-/Gehwegüberfahrten zu gewährleisten. Die Thematik ist für die gesamte Planung zu prüfen. Der Planausschnitt zeigt nur beispielhaft eine Situation an der Bismarckstraße (siehe Anhang 4).	– Sicherheitsauditor – Auditbericht vom 16.04.2024; Dipl.-Ing. Peter Wolf, Stadt Wehlen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. <u>Begründung:</u> Zu 1) Die bestehende Bebauung kann nicht verändert werden. Die Lichtsignalanlage ist und bleibt im 24-Stunden-Betrieb, d. h. die möglichen und relativ geringen Sichtfeld-einschränkungen sind auf ein absolutes Mindestmaß in Ausnahmesituationen beschränkt. Zu 2) Bei Einfahrt in die übergeordneten Straßen, hier Bismarckstraße, sind entsprechend der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung vom Verkehrsteilnehmenden einzuhalten und hierbei insbesondere eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmender auszuschließen. Die Verkehrssituation ändert sich im Grundsatz durch die vorgesehene Verkehrsraumneugestaltung nicht, wird jedoch durch die Fahrspurreduzierung in Bezug auf den Verkehrsablauf des motorisierten Verkehrs zumindest übersichtlicher. Weiterhin ist gemäß Straßenverkehrsordnung von der jederzeit erforderlichen gegenseitigen Rücksichtnahme und Vorsicht aller Verkehrsteilnehmenden auszugehen. Entsprechend § 10 StVO besteht für Ausfahrende aus einem Grundstück eine besondere Sorgfaltspflicht. Es handelt sich um eine übliche Verkehrssituation, übermäßige Probleme sind nicht zu erwarten bzw. durch die Ausfahrenden selbst auszuschließen. Die Situation an den Grundstücksausfahrten ändert sich im Grundsatz gegenüber dem Bestand nicht.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	3. Prüfung Anfahrtsicht Oswald-Merz-Straße Oswald-Merz-Straße, Zufahrt Bismarckstraße Bei einem Ausfall / Abschaltung der LSA ist die Anfahrtsicht in Richtung Bismarckstraße durch die vorhandene Bebauung eingeschränkt. Die Situation ist zu prüfen (siehe Anhang 5). 4. Prüfung Anfahrtsicht Albert-Preu-Straße und Wolfsgasse Albert-Preu-Straße bzw. Wolfsgasse – Zufahrten zur Bismarckstraße Die beiden Erschließungsstraßen binden mit Gehwegüberfahrten an die Bismarckstraße an. Die Sichtfelder sind durch mehrere vorhandene bzw. geplante Baumstandorte eingeschränkt. Wesentliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit können aus der Plandarstellung nicht ausgeschlossen werden. Die Baumstandorte sind zu prüfen. Ggf. sollten einzelne Standorte entfallen oder in der Lage geändert werden (siehe Anhang 6). 5. Prüfung Anfahrtsicht Bismarckstraße Bismarckstraße, Zufahrt Wittelsbacherring Bei einem Ausfall / Abschaltung der LSA ist die Anfahrtsicht in Richtung Wittelsbacherring durch die vorhandene Bebauung möglicherweise eingeschränkt. Die Situation ist zu prüfen (siehe Anhang 7).		Sollten dennoch Probleme auftreten, können ergänzende verkehrsrechtliche Maßnahmen durch die Straßenverkehrsbehörde in Betracht gezogen werden. Zu 3) Die bestehende Bebauung kann nicht verändert werden. Die Lichtsignalanlage ist nur in den absoluten Randzeiten (werktags zwischen 00:00 und 5:30 Uhr und sonntags zwischen 00:00 und 9:00 Uhr) außer Betrieb, d. h. die möglichen Sichtfeldeinschränkungen sind auf ein Mindestmaß in Ausnahmesituationen beschränkt. Ergänzend ist VZ 206 (Halt. Vorfahrt gewähren) angeordnet. Sollten dennoch Probleme auftreten, kann insbesondere eine Ausweitung der LSA-Betriebszeiten in Betracht gezogen werden. Zu 4) Unter Berücksichtigung der bekannten Restriktionen bezüglich vorhandener Kabel- und Leitungsnetze sind im aktuellen Bebauungsplanentwurf unverbindliche Standortvorschläge für die Neupflanzung von Straßenbäumen enthalten. Die genaue Festlegung (Anzahl, Art und konkrete Standorte) soll und kann jedoch erst im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. der späteren Ausführung in enger Abstimmung unter den zuständigen Fachdienststellen – insbesondere auch unter Berücksichtigung der erforderlichen Sichtfelder - erfolgen. Zu 5) Die bestehende Bebauung kann nicht verändert werden. Die Lichtsignalanlage ist und bleibt im 24-Stunden-Betrieb, d. h. die möglichen und relativ geringen Sichtfeldeinschränkungen sind auf ein absolutes Mindestmaß in Ausnahmesituationen beschränkt.
f2)	Seitens des Tiefbauamtes werden die geplanten Umbaumaßnahmen in der Bismarckstraße und Erlanger Straße weiterhin als unverhältnismäßig angesehen. Hier wird nochmals auf die Stellungnahme T vom 04.04.2022 verwiesen.	– Stadt Bayreuth: Tiefbauamt mit Schreiben vom 15.01.2024	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Planänderung erforderlich. In Bezug auf die Stellungnahme vom 04.04.2022 wurden Planänderungen

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Die Bemaßung der Parkplätze Erlanger Straße auf Höhe des Stadtfriedhofes sind nicht eindeutig (2,0 m oder 2,3 m?). Im Rahmen der geänderten Verkehrsführung am Freiheitsplatz wäre eine Umgestaltung der nordöstlichen Verkehrsinsel zu prüfen. 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. Im Einmündungsbereich der Erlanger Straße in die Bismarckstraße ist der Sicherheitstrennstreifen auch im Bereich der Grünfläche eingezeichnet. Dieser wäre hier nicht erforderlich.		vorgenommen und für die öffentliche Auslegung angepasst. Begründung: Die Planung und Bemaßung wurde angepasst bzw. konkretisiert nach der öffentlichen Auslegung. Die Parkstreifen entlang der Erlanger Straße auf Höhe des Stadtfriedhofes sind im aktuellen Bebauungsplanentwurf jeweils mit einer Breite von 2,3 m bemaßt. Der Knotenpunkt Freiheitsplatz wurde entsprechend den Empfehlungen der Verkehrsuntersuchung und des Sicherheitsaudits umfassend umgeplant, um insbesondere die Verkehrssicherheit für Zu Fuß Gehende weiter zu verbessern. Bestandteil des aktuellen Bebauungsplanentwurfes ist dementsprechend ein kompletter Rückbau der freilaufenden Rechtsabbiegespur. Hierdurch ergibt sich auch die Möglichkeit zur weiteren Entsiegelung und Begrünung des Straßenraums. Der Planungsentwurf wurde angepasst. Die Ein- und Ausfahrt an der Erlanger Straße von bzw. zu den Parkplätzen an der Aussegnungshalle ist eine untergeordnete Anbindung mit dem Charakter eine „Grundstückszufahrt“, weshalb eine Bevorrechtigung des Geh- und Radverkehrs vorgesehen ist. Dementsprechend ist die Ausgestaltung als Geh- und Radwegüberfahrt vorgesehen, welche gemäß Regelwerk durch eine deutliche Anrampung ausgebildet werden soll. Die Darstellung des Sicherheitstrennstreifens wurde angepasst und wird entsprechend an den Grünflächen ausgesetzt.

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Die Umgestaltung des Einfahrts-/ Ausfahrtsbereiches MI Bismarckstraße / Rathenausstraße wird aufgrund der Vielzahl an neuen Verkehrsbeziehungen als kritisch eingestuft. 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. Vor der Einmündung Bismarckstraße / Wittelsbacher Ring sollte der Wegfall der kleinen, nördlichen Grüninsel geprüft werden. Seitens des Tiefbauamtes werden die geplanten Umbaumaßnahmen in der Bismarckstraße und Erlanger Straße insgesamt als unverhältnismäßig bewertet. Es wird 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.		Der Einmündungsbereich Bismarckstraße / Rathenausstraße wurde entsprechend den Empfehlungen der Verkehrsuntersuchung und des Verkehrssicherheitsaudits umfassend angepasst. Die geplanten Geh- und Radwegüberfahrten an der Bismarckstraße von/zu den untergeordneten Einmündungen der Humboldtstraße, Albert-Preu-Straße und Wolfsgasse entsprechen den Vorgaben und Empfehlungen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) und den Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA) für diese Verkehrssituation und sind insbesondere zur Verdeutlichung der besonderen Verkehrssituation mit der gegenläufigen Radverkehrsführung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dringend erforderlich. Bei der Umplanung konnten am nördlichen Rand der Bismarckstraße vor der Einmündung in den Wittelsbacherring etwas größere Grünflächen als beim vorherigen Entwurf berücksichtigt werden. Diese sollten als Pflanzflächen (tlw. mit Baumpflanzung) genutzt werden. Die Bismarckstraße ist gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept Bestandteil des Nebenroutennetzes (Haupttrouten 2. Ordnung). Zudem handelt es sich bei der Bismarckstraße und Erlanger Straße um angebaute Stadtstraßen mit direkt anliegenden gemischten Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen). Darüber hinaus sind weitere angrenzende Stadtquartiere nur über diese Straßenzüge im Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dementsprechend sind sowohl für die direkt Anliegenden, das angrenzende Umfeld und aufgrund der Bedeutung als Nebenroute anforderungsgerechte

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
			und sichere Radverkehrsanlagen im betreffenden Verkehrsraum dringend erforderlich. Grundsätzliche Intention der Planung dieses Verkehrsraums ist ein sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden. Ein Ausbau der Radroute entlang der Mistel beim Stadtfriedhof wurde umfassend geprüft und mehrheitlich vom Bauausschuss am 17.10.2023 abgelehnt: Aufgrund der erforderlichen gemeinsamen Führung des Rad- und Fußverkehrs entlang der Hauptroute an der Mistel sind zeitweise Engpass- und Konfliktsituationen zu verzeichnen – auch da die Route eine hohe Freizeit- und Grünraumqualität besitzt und dementsprechend sehr unterschiedliche Nutzungsansprüche aufeinander treffen. Diese Situation besteht jedoch auf allen Routenabschnitten entlang der Mistel und betreffen in gleichem bzw. teilweise noch erhöhtem Maße auch die weiterführenden und anschließenden Streckenbereiche, die jedoch keinerlei Erweiterungspotenzial aufweisen. Deshalb ist das planerische Ziel vielmehr, dem Radverkehr anforderungsgerechte nähräumliche Alternativen für den Alltag anbieten zu können. Dies ist bereits im Radverkehrskonzept durch die Berücksichtigung der „Nebenrouten“ (Haupttrouten 2. Ordnung) verankert, um durch deren Realisierung u. a. auch eine Entlastung der Haupttrouten zu erreichen – insbesondere im betreffenden Verkehrsraum (→ Schaffung einer anforderungsgerechten Radverkehrsinfrastruktur an den Bundesstraßenabschnitten, um v.a. Anwohnenden aus dem Bereich Altstadt ein annehmbares Grundangebot und eine Alternative bieten zu können). Hierdurch kann insgesamt ein erhöhter Mehrwert für alle Nutzenden erzielt werden (z. B. durch kürzere Wege und Verteilung des Verkehrsaufkommens). Der „Ausbau“ des Geh- und Radweges

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Die geplanten Baumanpflanzungen im Einmündungsbereich Erlanger Straße / Bismarckstraße befinden sich im Bereich vorhandener Kabeltrassen der bestehenden Lichtsignalanlagen.		an der Mistel zwischen der Carl-Burger-Straße und der Scheffelstraße, z. B. durch Schaffung eines parallelen Weges zum Bestandsweg stellt grundsätzlich keine Verbesserungsmaßnahme im Sinne der Radverkehrskonzepte für den Alltagsradverkehr dar. Aufgrund der Rahmenbedingungen und Zwangspunkte ist aus verkehrstechnischer Sicht kaum ein verkehrstechnischer Mehrwert erzielbar, da keine nachhaltige systematische Verbesserung mit dem isolierten Ausbau der mittleren Teilstrecke einer Route verbunden wäre. Demgegenüber wäre jedoch damit zu rechnen, dass mindestens in den Anschluss- und Verflechtungsbereichen zusätzliche Problem- und Gefahrenstellen entstehen und sich die Situation in den weiterführenden bzw. anschließenden Routenabschnitten weiter verschärfen könnte. Der notwendige Eingriff in die vorhandenen Grünstrukturen (Zusätzliche Flächenversiegelung wertvoller Grünflächen und Gefährdung der Alleebeepflanzung) wird dementsprechend als unverhältnismäßig angesehen. Es werden deshalb die bereits beschlossenen konzeptionellen Planungen des Radverkehrskonzeptes zielgerichtet weiterverfolgt, d. h. insbesondere durch den gezielten Ausbau und Realisierung der Anschluss- und Nebenrouten (Haupttrouten 2. Ordnung) eine strukturelle Stärkung des gesamten Routennetzes vorzunehmen. Hierbei können durch eine Umverteilung vorhandener Verkehrsflächen auch zusätzliche Flächenversiegelungen vermieden bzw. sogar ergänzende Entsiegelungen berücksichtigt werden. Die vorgeschlagenen Baumstandorte wurden entsprechend den von den Leitungsträgern benannten Restriktionen an vorhandenen Kabel- und Leitungsnetzen im

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	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. 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.		aktuellen Bebauungsplanentwurf überarbeitet und erforderliche Abstände berücksichtigt. Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung, d. h. die Radverkehrsinfrastruktur muss erst hergestellt werden, damit diese von Radfahrenden genutzt werden kann. Sind Radverkehrsanlagen vorhanden, werden sie auch genutzt. Bezüglich des vorgesehenen Radweges in stadtauswärtiger Fahrtrichtung an der Bismarckstraße ist schon aufgrund der hohen Anzahl verbotswidriger Fahrten von Radfahrenden auf dem Gehweg in dieser Fahrtrichtung ein relevanter Bedarf abzuleiten. Entsprechend Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und –simulation sowie des Verkehrssicherheitsaudits ist ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Mit der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen kann eine anforderungsgerechte und sichere Radverkehrsführung angeboten werden. Der motorisierte Individualverkehr kann dennoch leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb auch keine Verkehrsverlagerungen oder erhöhte Rückstaubildungen zu erwarten sind. An den Knotenpunkten sind, soweit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs erforderlich, eigenständige Abbiegespuren (für Linksabbieger) berücksichtigt. Eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs ist nicht gegeben. Der Anpassungsbedarf bezüglich der Straßenbeleuchtung an die geänderte Verkehrsführung wird zur Kenntnis genommen. Die vorgeschlagenen Baumstandorte wurden entsprechend der benannten Restriktionen an vorhandenen Kabel- und Leitungsnetzen im aktuellen Bebauungsplan-

Nr.	Stellungnahme	TöB/Privatperson	Behandlung / Abwägung
	Die geplanten Baumneupflanzungen im Bereich der Verkehrsinsel Einmündung Bismarckstraße / Rathenaustraße werden seitens T kritisch gesehen. In diesem Bereich verläuft ein städtischer Kanal, der beim Ausbau der Bismarckstraße in 2010 erneuert wurde. Zu den erfolgten Änderungen im B-Plan ist seitens T folgendes mitzuteilen: Die geplanten Baumpflanzungen in der Erlanger Straße (gegenüber Fl.-Nr. 926) werden nicht befürwortet. Im Nahbereich der Pflanzstandorte verläuft einer städtischer Mischwasserkanal. Auch die geplanten Baumpflanzungen im Einmündungsbereich Erlanger Straße / Bismarckstraße (vor Haus-Nr. 50/52 sowie Kurvenbereich Haus-Nr. 66) werden nicht befürwortet. Hier verlaufen vorhandene Kabeltrassen der bestehenden Lichtsignalanlagen. Auf diese Leitungstrasse wurde bereits in der Stellungnahme T vom 04.04.2023 verwiesen. Im Bereich der Bushaltestelle in der Bismarckstraße (gegenüber Humboldtstraße) ist im Aufstell-/Wartebereich ein Schrammbord verzeichnet, der aus Sicht T nicht erforderlich ist.		entwurf überarbeitet und erforderliche Abstände berücksichtigt bzw. einzelne Standorte komplett umgeplant. Im Bebauungsplanentwurf sind zahlreiche neue und ergänzende straßenbegleitende Grünflächen enthalten, die entsprechend begrünt werden können. Unter Berücksichtigung der bekannten Restriktionen bezüglich vorhandener Kabel- und Leitungsnetze sind im aktuellen Bebauungsplanentwurf unverbindliche Standortvorschläge für die Neupflanzung von Straßenbäumen enthalten. Die genaue Festlegung (Anzahl, Art und konkrete Standorte) soll und kann jedoch erst im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. der späteren Ausführung in enger Abstimmung unter den zuständigen Fachdienststellen erfolgen. Im Bereich der Bushaltestelle in der Bismarckstraße (gegenüber der Humboldtstraße) ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m zwischen dem Wartebereich der Bushaltestelle und dem Radfahrstreifen erforderlich und eingeplant.

Die folgenden Behörden und Träger öffentlicher Belange haben keine Einwände gegen die Planung:

- ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. Bayreuth mit Schreiben vom 15.01.2024
- Bayernwerk AG, Netzcenter Kulmbach mit Schreiben vom 20.12.2023
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr hält Stellungnahme vom 05.09.2022 (K-VI-0858-22-BBP) mit Schreiben vom 11.12.2023 aufrecht
- Die Autobahn GmbH des Bundes: Niederlassung Nordbayern mit Schreiben vom 18.12.2023 (Aktenzeichen: BC31- 4622-A9B-Betr.-km303,200)
- Ericsson Services GmbH (Richtfunk- Trassenauskunft) mit Schreiben vom 11.01.2024 im Auftrag der Deutsche Telekom-Technik GmbH
- GEWOG (Wohnungsbau- und Wohnungsfürsorgegesellschaft der Stadt Bayreuth mbH) mit Schreiben vom 11.12.2023

- Stadt Bayreuth: Amt für Soziales, Integration, Wohnen und Inklusion mit Schreiben vom 08.12.2023 (Aktenzeichen: Bebauungsplanentwurf 1/22 (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 13/62, 2/69, 4/72, 9/75 TB 1 und 14/8)
- Stadt Bayreuth: Amt für Städtebauförderung mit Schreiben vom 06.12.2023
- Stadt Bayreuth: Bauordnungsamt mit Schreiben vom 28.12.2023
- Stadt Bayreuth: Geschäftsstelle des Gutachterausschusses mit Schreiben vom 04.12.2023
- Vodafone GmbH-deutschlandweit mit Schreiben vom 15.01.2024
- Wasserwirtschaftsamt Hof mit Schreiben vom 15.12.2023 (Aktenzeichen 1-4622-BT-18142/2023) mit Verweis auf Schreiben vom 04.04.2022 (Aktenzeichen: 1-4622-BT-3254/2022)

Die folgenden beteiligten Behörden und Träger öffentl. Belange haben keine Stellungnahme abgegeben und somit keine Einwände gegen die Planung:

- Bauverein Bayreuth
- Bezirk Oberfranken, Bezirksbauverwaltung
- BRK Bayerisches Rotes Kreuz, ILS Integrierte Leitstelle Bayreuth/Kulmbach
- Bund Naturschutz in Bayern e.V. Kreisgruppe Bayreuth
- Deutsche Telekom Technik GmbH: Best Mobile - Richtfunk-Trassenauskunft deutschlandweit
- Firma Baumann GmbH, Geschäftsleitung
- Handelsverband Bayern e.V, Bezirk Oberfranken
- Kabel Deutschland GmbH, Nürnberg
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH
- Kreishandwerkerschaft Bayreuth
- Radler-Initiative Bayreuth Stadt und Land
- Regierung von Oberfranken-Sachgebiet 34-Städtebau
- Stadt Bayreuth: Amt für Integration
- Stadt Bayreuth: Amt für Wirtschaftsförderung
- Stadt Bayreuth: Grundstücksamt
- Stadt Bayreuth: Referat 3
- Stadt Bayreuth: Referat 4
- Stadt Bayreuth: Schulamt
- Stadt Bayreuth: Seniorenamt
- Stadt Bayreuth: Stadtgartenamt
- Stadt Bayreuth: Stadtheimatspfleger
- Telefonica Germany GmbH & Co. OHG-Nürnberg

Stadtplanungsamt:

Anmerkungen:

Folgende Personen äußerten sich positiv gegenüber der Planung. Dabei wurden diverse Aspekte hervorgehoben, insb.:

- Erhöhte Sicherheit durch anforderungsgerechten Radweg (Reduzierung des Angstgefühls durch anforderungsgerechte Radwege, durch elektrifizierten Radverkehr sind die Ansprüche an Radwege gestiegen)
 - Keine Umwege mehr um zum Wohnort zu gelangen, schnelle Anbindung von der Innenstadt zum Radweg nach Mistelbach, für Radfahrer ist eine kurze, schnelle Wegeführung wichtig, um das Rad als Alltagsverkehrsmittel nutzen zu können.
 - Verkehrsversuch: wurde als sehr positiv wahrgenommen, als Fußgänger konnte die Straße besser gequert werden, weniger Verkehrslärm vor allem nachts.
 - Parkplatzsituation bleibt größtenteils gleich.
 - Kommunikation im Bebauungsplanverfahren mittels Online-Veranstaltung wurde sehr positiv aufgefasst.
 - Maßnahme des Klimaschutzes, dass der Rad- und Fußverkehr gestärkt werden soll.
 - Mehr Straßenbegleitgrün und Baumpflanzungen werden begrüßt.
 - Mehr Lebensqualität für Anwohner durch weniger Lärm.
 - Positives Zeichen im Sinne der Mobilitätswende, umfassende Erhebungen zum Mobilitätskonzept unterstreichen das Potenzial, das eine Abkehr von einer rein autogerechten Straßenausgestaltung hat.
 - Plangebiet wird besser und sicherer umgestaltet, positiv für Schulen, Kindergarten, Hotels, Club, usw.
 - Stauproblematik wird nicht erwartet (siehe Verkehrsversuch).
 - Ziel1: Klimaneutralität des Verkehrssektors zum frühestmöglichen Zeitpunkt, Ziel2: Vision Zero – null Verkehrstote, Ziel3 Wohnqualität, Ziel4 Aufenthalts- und Transitqualität, Ziel5 Inklusion und Mobilitätsfreiheit, Ziel6 Verkehrsleistung und Effizienz, Ziel7 Effizienz und Energie, Ressourcen, Flächen und Aufwand im Rahmen planetarer Grenzen halten, Ziel8 Ökonomischer Nutzen für die Innenstadt durch geschaffene Aufenthalts- und Transitqualität, Ziel9 Vorreiterrolle und weiterreichende Visionen.
 - Geschwindigkeitsreduzierung aus Sicherheits-/ u Lärmschutzaspekten (Wunsch nach dauerhaften Tempokontrollen gegen nächtliche Straßenrennen).
-
- Privatperson Erlanger Straße mit Schreiben vom 13.12.2023 (ID: 27375) äußert sich positiv gegenüber der Planung.
 - Privatperson Friedrich-Ebert-Straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27722) äußert sich positiv gegenüber der Planung.
 - Privatperson Drosselweg mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27720) äußert sich positiv gegenüber der Planung.
 - Privatperson Albert-Preu-Straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27718) äußert sich positiv gegenüber der Planung.
 - Privatperson Jean-Paul-Straße mit Schreiben vom 08.12.2023 (ID: 27304) äußert sich positiv gegenüber der Planung.
 - Privatperson Lisztstraße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27719) äußert sich positiv gegenüber der Planung.
 - Privatperson Bismarckstraße mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27652) äußert sich positiv gegenüber der Planung.
 - Privatperson Heinrich-Heine-Straße mit Schreiben vom 15.01.2024 (ID: 27724) äußert sich positiv gegenüber der Planung.
 - Privatperson Finkenweg mit Schreiben vom 09.12.2023 (ID: 27309) äußert sich positiv gegenüber der Planung.

Folgende Personen äußern sich negativ gegenüber der Planung oder geben keinen Einwand:

- Privatperson Landkreis Bayreuth mit Schreiben vom 12.01.2024 (ID: 27643) schreibt von einer Anlage, die nicht beigelegt ist
- Privatperson Eckenerstraße mit Schreiben vom 14.01.2024 (ID: 27671) spricht sich ohne Argumentation gegen die Planung aus

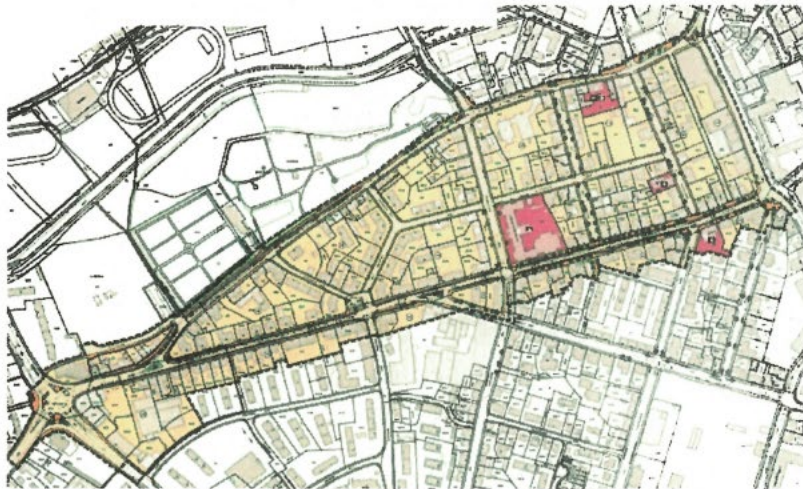
Behindertenbeirat



Verkehrsraumneugestaltung Bismarckstraße und Erlanger Straße

1. Bewertung /Einschätzung – Bebauungsplan Nr. 1/22 (Entwurf) mit fehlenden Details

durch Axel Höhmann am 28.03.2022



1. Behindertenparkplatz Bismarckstraße 12



Vor dem Anwesen Bismarckstraße 12, ist wie bisher ein Behindertenparkplatz, Fahrtrichtung links, vorgesehen.

Der bisherige Straßenverlauf verlief über zwei Spuren, in Richtung Innenstadt. Eine Geschwindigkeit von 50 km/h war zulässig.

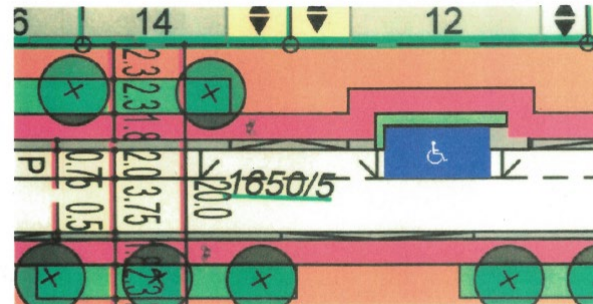
Der Entwurf sieht eine Verengung auf einen Fahrstreifen in Richtung Innenstadt vor. Die Fahrbahnbreite wird mit 3,75 Metern angegeben.

Für den vorgesehenen Behindertenparkplatz ist im Entwurf nur eine Fläche von 2,00 Metern Breite und ca. 8,25 Meter Länge vorgesehen. Dies entspricht nicht den gesetzlichen Empfehlungen.

Behindertenbeirat



Eine Anpassung wie folgt ist sicher realistisch umsetzbar:



Der hier abgebildete Behindertenparkplatz entspricht der Empfehlung von DIN 18040-3. Durch seine Maße: 7 Meter Länge, 3,50 Meter Breite kommt es zu keiner Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs.

Sollte der Platz vor dem Anwesen 12 nicht ausreichend sein, wäre sicher eine Verlegung vor das Anwesen 14/16 in dieser Form denkbar.

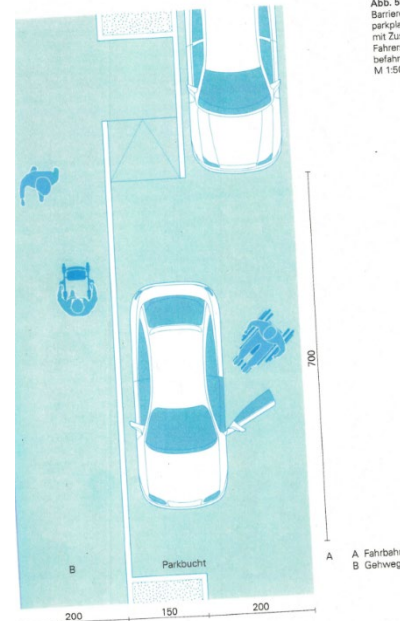
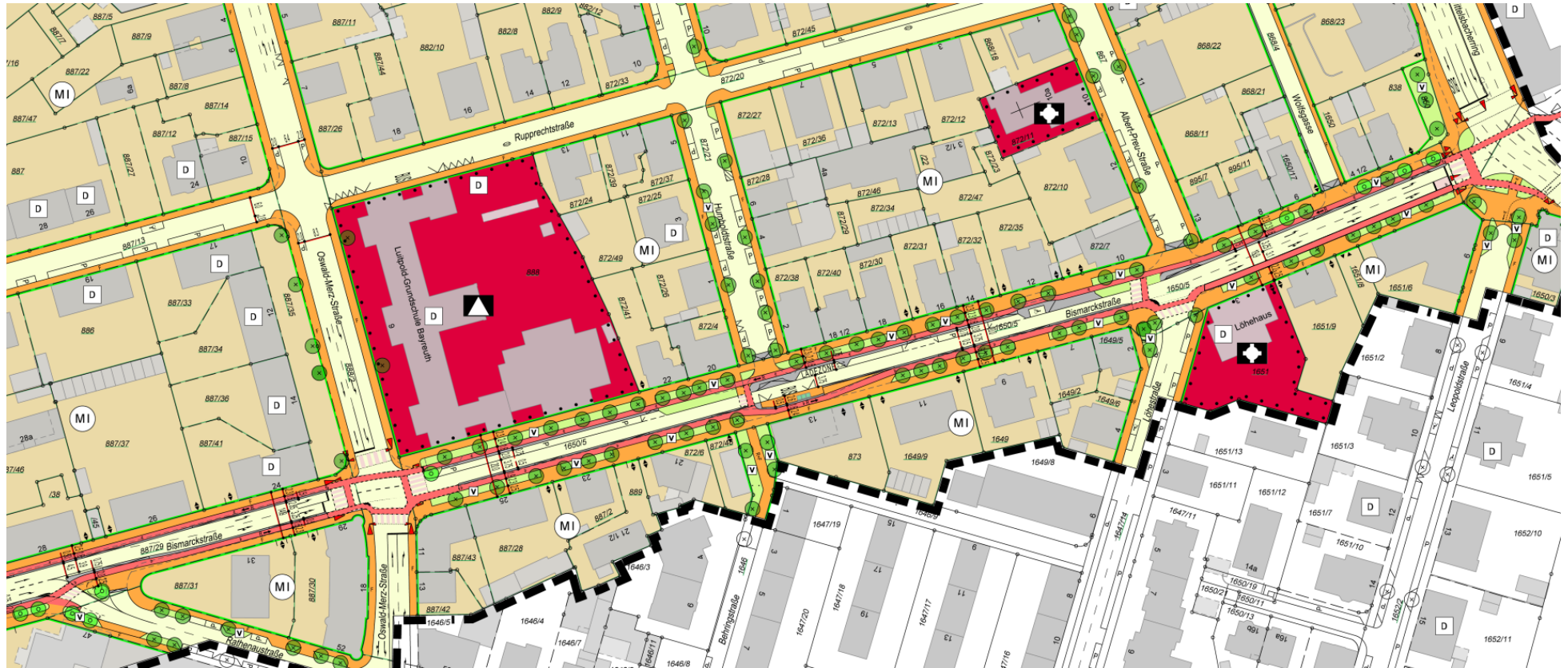
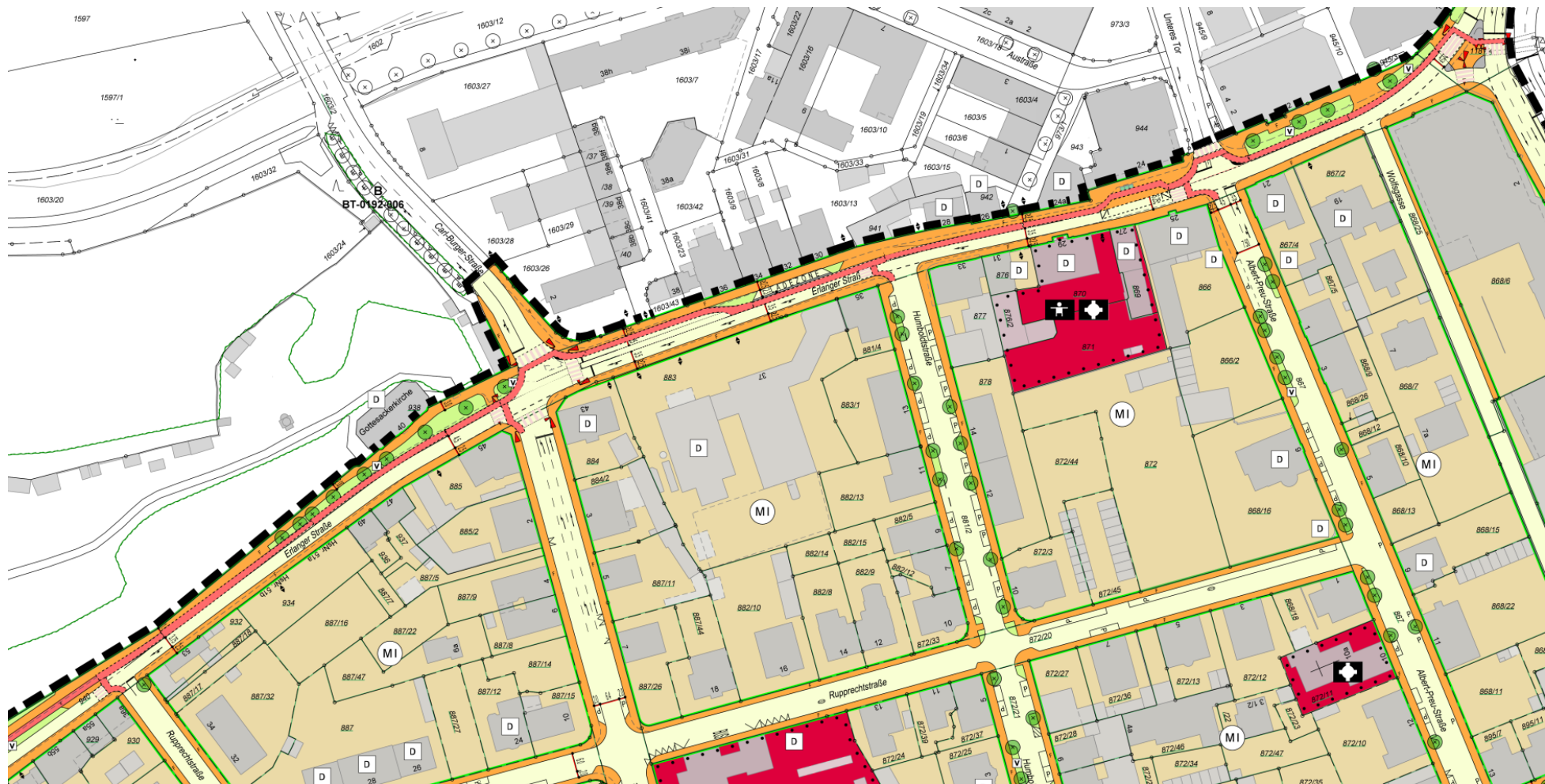


Abb. 55
Barrierefreier Längs-
parkplatz, eingerückt
mit Zuschlag auf der
Fahrerseite an viel
befahrener Straße.
M 1:50

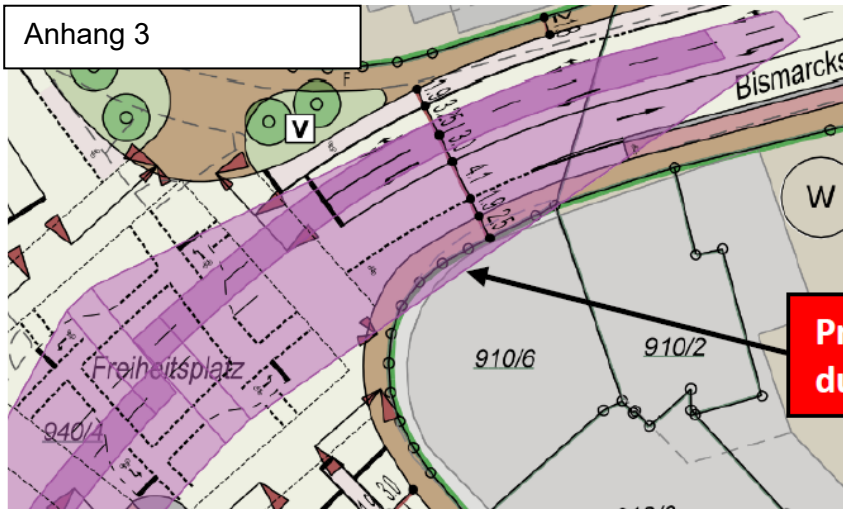
Anhang 2





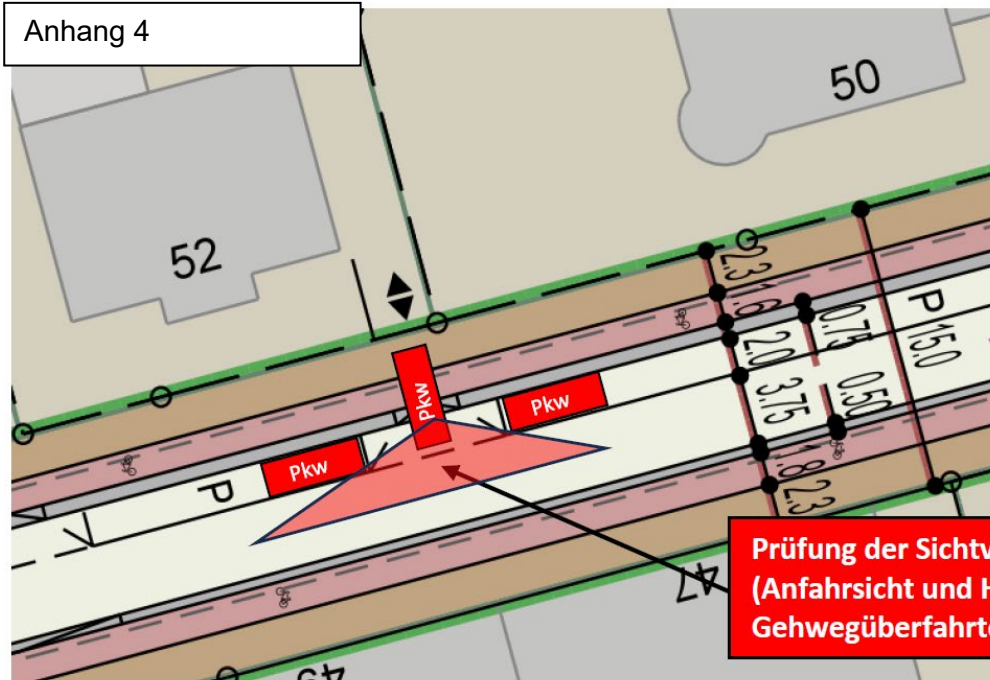


Anhang 3



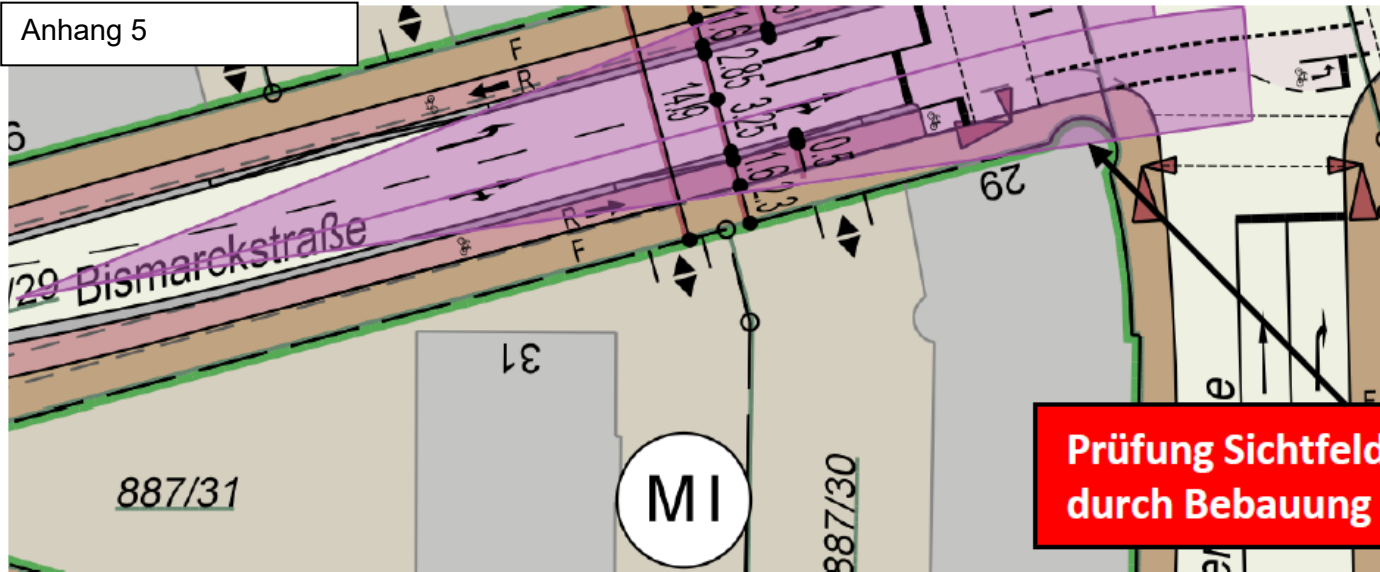
**Prüfung Sichtfeldeinschränkung
durch Bebauung**

Anhang 4



**Prüfung der Sichtverhältnisse
(Anfahrtsicht und Haltesicht) an
Gehwegüberfahrten**

Anhang 5



Anhang 6



Anhang 7

