

Gegenstand: Bebauungsplanverfahren Nr. 2/21 „Ausbau der Dr.-Konrad-Pöhner-Straße“ (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 8/75a, 6/76, 4/80 und 7/12);
hier: Erkenntnisse aus der frühzeitigen Beteiligung, den Sicherheitsaudits und der Förderbesprechung mit Empfehlung zum weiteren Vorgehen

I.

Sitzung

des Stadtrates Bayreuth

am 24.04.2024

- öffentlich -

Beschluss

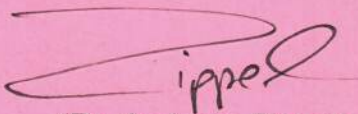
(Einstimmig/mit ~~Stimmen gegen~~ ~~Stimmen~~)

Der Stadtrat nimmt den Bericht des Referats Planen und Bauen zur Kenntnis und beschließt entsprechend dem Gutachten des Bauausschusses vom 09.04.2024:

Die Erkenntnisse aus der frühzeitigen Beteiligung, den Sicherheitsaudits und der Förderbesprechung werden zur Kenntnis genommen und das Verfahren bis auf weiteres zurückgestellt.

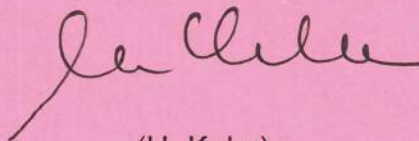
Die Präsentation vom 09.04.2024 ist Bestandteil des Beschlusses.

Der Vorsitzende:



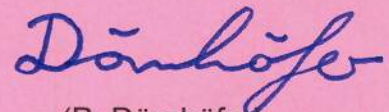
(Dr. Andreas Zippel)
2. Bürgermeister

Die Berichterstatterin:



(U. Kelm)
Ltd. Baudirektorin

Der Schriftführer:



(P. Dörnhöfer)
Verwaltungsamtmann

II. Vorstehender Beschluss ist zu vollziehen – OB zum Vollzug vorzulegen

III. In Abdruck an:

1. HT (Niederschrift 3fach) und an 2. OB/UA 3. R1/GR 4. R4/T

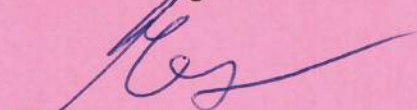
IV. Referat 4/PL zum Weiteren gemäß II.

29/04. Cee

Bayreuth, den 24.04.2024

Stadt Bayreuth

Der Oberbürgermeister



Thomas Ebersberger



TOP 2

Bebauungsplanverfahren Nr. 2/21 „Ausbau der Dr.-Konrad-Pöhner-Straße“ (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 8/75a, 6/76, 4/80 und 7/12);

hier: Erkenntnisse aus der frühzeitigen Beteiligung, den Sicherheitsaudits und der Förderbesprechung mit Empfehlung zum weiteren Vorgehen

Übersichtskarte

Mit dem vorgesehenen Ausbau der Dr.-Konrad-Pöhner-Straße sind nachfolgende Planungsziele verbunden, welche auch Voraussetzungen für eine mögliche Förderung der Maßnahme sind:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Gewährleistung eines leistungsfähigen Verkehrsablaufs

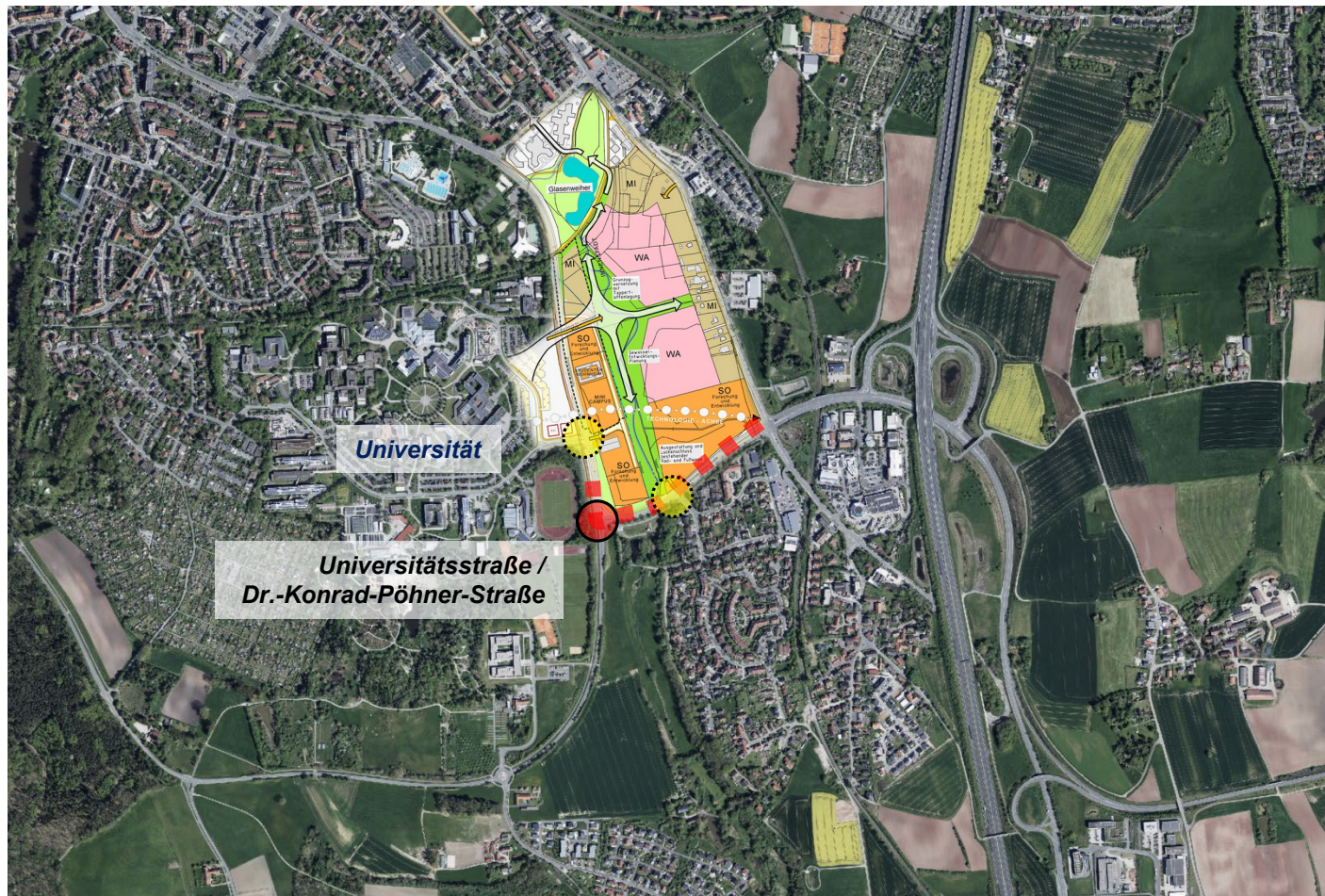


Städtebauliche Entwicklung und Planungsoptionen

Die Ausbauplanungen berücksichtigen auch die weitere städtebauliche Entwicklung des Planungsumfeldes.

Ermittelte Planungsoptionen für den zentralen Knotenpunkt Universitätsstraße / Dr.-Konrad-Pöhner-Straße:

- Verkehrsgerechter Ausbau mit Signalisierung des Knotenpunktes
- Ausbau zu einer Kreisverkehrsanlage mit zweistreifigen Elementen



Variantenbeschreibung

Variante 1: Signalisierung



Variantenbeschreibung

Variante 2: Kreisverkehr



Auszüge aus der Präsentation
R+T Verkehrsplanung GmbH
Bauausschuss 20.10.2020

Variantenvergleich

	Variante 1 mit Signalanlage	Variante 2 mit Turbokreisell
Leistungsfähigkeit Knoten Universitätsstr.	befriedigende Verkehrsqualität (besser durch Koordinierung)	gute Verkehrsqualität (schlechter durch Fahrzeugankünfte in Pulks)
Leistungsfähigkeit Knoten Filchnerstr.	ausreichende Verkehrsqualität (nur Linkeinbieger Filchnerstr.)	ausreichende Verkehrsqualität (Vorfahrt Kreisverkehr, keine Koordinierung möglich), höheres Rückstaurisiko in Nachbarknoten, Bypass ungünstig für Verkehrsablauf an Nachbarknoten
Verkehrsablauf	besser für Haupttrichtung (durchgängige Fahrstreifen, Koordinierung möglich)	schlechter für Haupttrichtung (Vorfahrt Kreisverkehr, keine Koordinierung möglich), höheres Rückstaurisiko in Nachbarknoten, Bypass ungünstig für Verkehrsablauf an Nachbarknoten
Fuß- und Radverkehr	direkte, gesicherte Führung	umwegig für Haupttrichtung
Flächenbedarf	innerhalb der heutigen Grundstücksgrenzen	Eingriff in Hochwasserrückhaltebecken (S) oder anderes Grundstück (W.O)
Ausbaukosten	ca. 4,8 Mio EUR	ca. 4,8 Mio EUR (zzgl. Kosten durch Eingriff in Hochwasserrückhaltebecken)

Beide Varianten sind grundsätzlich möglich.

Empfohlen wird **Variante 1 „Signalregelung“** aus folgenden Gründen:

- besserer Verkehrsablauf für die Haupttrichtung, Koordinierung mit Nachbarknoten möglich
- direktere Fuß- und Radverkehrsführung
- kein zusätzlicher Flächenbedarf erforderlich

Behandlung im Bauausschuss am 20.10.2020

Fachliche Empfehlung:

Weiterverfolgung Variante 1 „Signalanlage“ (Flächenverbrauch, Kosten, Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit)

Beschlussfassung:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der „Planungsvariante 2 – Kreisverkehr“ zum Ausbau der Dr.-Konrad-Pöhner-Straße die notwendige weitere Abstimmung und Konkretisierung der Entwurfsplanung vorzunehmen und über die Ergebnisse so zeitnah wie möglich zu berichten.

→ **Einleitung**
Bebauungsplanverfahren
entsprechend Beschlusslage

BEBAUUNGSPLAN NR. 2/21 ENTWURF

"Ausbau der Dr.-Konrad-Pöhner-Straße"

(Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 8/75a, 6/76, 4/80 und 7/12)



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung

Bebauungsplan-Entwurf Nr. 2/21

- Aufstellungsbeschluss des Stadtrates am 28.04.2021
- Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden vom 17.05.2021 bis 21.06.2021

→ *Zahlreiche weitere kritische Stellungnahmen bezüglich Verkehrssicherheit der zweistreifigen Kreisverkehrsanlage und Querung des Geh- und Radwegs (u.a. VKA, ADFC, VCD, Privatpersonen)*

Gutachtenerfordernisse:

- Verkehrslärmuntersuchung
→ Abschluss in 07/2023
- Sicherheitsaudits (Fördervoraussetzung)
→ 1. Bericht in 11/2022
→ 2. Bericht in 02/2024

Geringe Ablenkung im Kreisverkehr

Turbokreisverkehr – Fahrrichtung Universitätsstraße (Nord) nach Universitätsstraße (Süd)

Die Geometrie der Kreisanschlüsse führt zu unterschiedlichen seitlichen Ablenkungen beim Durchfahren der Kreisfahrbahn. Während die rote Fahrlinie (Skizze) der Universitätsstraße in nördlicher Richtung eine ausgeprägte Ablenkung aufweist, ist für die südliche Fahrrichtung der Universitätsstraße die Ablenkung sehr gering.

Die Mindestvorgaben des Merkblattes für die Anlage von Kreisverkehren (Kap. 3.7 und Bild 26) werden vermutlich nicht erreicht.

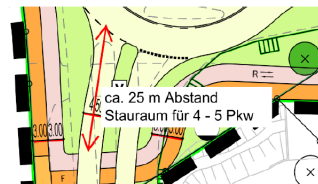
Es besteht die Gefahr, dass die Geschwindigkeiten für Fahrzeuge in der Fahrrichtung Süd zu hoch sind und daraus u.a. Sicherheitsrisiken für die nachfolgende Geh-/Radwegquerung entstehen können (vgl. Nr. 4 und 9).



Gefahr von Rückstau in die Kreisverkehrsfahrbahn

Turbokreisverkehr – Ausfahrt Universitätsstraße (Süd) bis Geh-/Radwegquerung

Nach den Angaben der Vorplanung wurde die Geh-/Radwegquerung soweit vom Kreisverkehr abgerückt, dass bis zu 5 Pkw vor der Querung warten können, ohne Rückstau in der Kreisfahrbahn zu verursachen. Es gibt jedoch keine Aussagen darüber, wie groß ein solcher Rückstau in der Spitzenstunde tatsächlich ausfallen würde. Der Sachverhalt ist zu prüfen und mit dem Planungsansatz abzugleichen. Bei einem Fahrzeugrückstau in die Kreisfahrbahn ist grundsätzlich von deutlich zunehmenden Sicherheitsrisiken und Verkehrsgefährdungen auszugehen.



Geh- und Radwegquerung erfordert durchgängige Signalisierung

Querung des getrennten Geh-/Radweges in der Universitätsstraße (Süd)

Der Fuß- und Radverkehr kann die Universitätsstraße nur sicher queren, wenn dieser Konfliktpunkt durchgängig mit einer Lichtsignalanlage gesichert und geregelt wird.

Aus den Planungsunterlagen wird entnommen, dass die LSA bedarfssignalisiert werden soll („Dunkelanlage“). Bei einer solchen Lösung nehmen Radfahrer und Fußgänger Warte- und Verlustzeiten in Kauf, wenn Sie die signaltechnische Freigabe anfordern. Das wird nur in den Spitzenstunden erfolgen, wenn die Zeitlücken für ungesicherte Querungen nicht mehr vorhanden sind. Ein Großteil der Querungen wird jedoch ohne Signalisierung erfolgen. Die Geh- und Radwegquerung wird bei einer Bedarfssignalisierung deshalb vorhersehbar ein kritischer Konfliktpunkt der Verkehrsanlage sein.

Sicherheitsaudit 11/2022

Erkannte Problemstellungen im
Bebauungsplan-Entwurf
(Auszüge)

„Der Kreisverkehr kann gegenüber einer lichtsignalgeregelten plangleichen Lösung sicherheitstechnische Nachteile hinsichtlich der Führung des Fuß- und Radverkehrs haben (vgl. nebenstehende Berichtsauszüge). Es ist sicherzustellen, dass die Variantenentscheidung auf der Grundlage einer nachvollziehbaren Abwägung aller Belange erfolgte...“

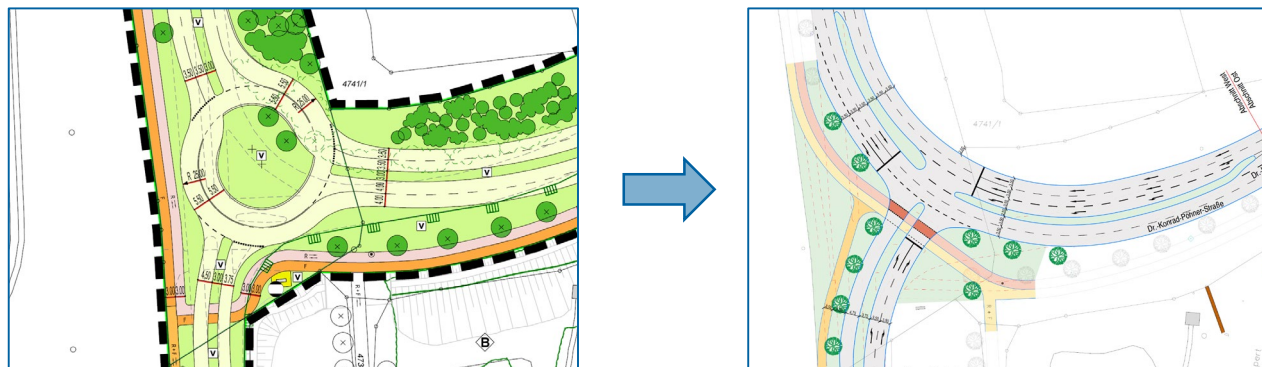
→ **Beauftragung Ergänzung Sicherheitsaudit mit Variantenvergleich**

Empfehlung zur Variantenentscheidung aus Sicht der Verkehrssicherheit:

Die Variante lichtsignalgeregelter 3-armiger plangleicher Knotenpunkt stellt eindeutig die Vorzugslösung dar. Die Einmündung mit LSA ist eine Regellösung, die für alle Verkehrsteilnehmer begreifbar und (wieder)erkennbar ist. Die Radfahrer und Fußgänger werden direkt und signaltechnisch gesichert geführt. Nach dem aktuellen Planungsstand der Verkehrsuntersuchungen können alle Verkehrsströme ausreichend leistungsfähig abgewickelt werden.

Die Variante Kreisverkehr mit zweistreifigen Elementen ist eine Sonderlösung, die für den Kfz-Verkehr eine im Vergleich zur LSA-Variante etwas höhere Leistungsfähigkeit aufweist. Weitere relevante Vorteile, insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit, sind nicht erkennbar. Die beschriebenen Sicherheitsrisiken im Zusammenhang mit der Geh-Radwegquerung sind voraussichtlich nicht so weit planerisch lösbar, dass das Sicherheitsniveau der LSA-Variante erreicht werden kann.

Im Rahmen des Sicherheitsaudits wird die Variante – Einmündung mit LSA - zur Umsetzung in der weiteren Planung empfohlen.



Sicherheitsaudit Ergänzung 02/2024

Fazit und abschließende
Empfehlung Sicherheitsaudit

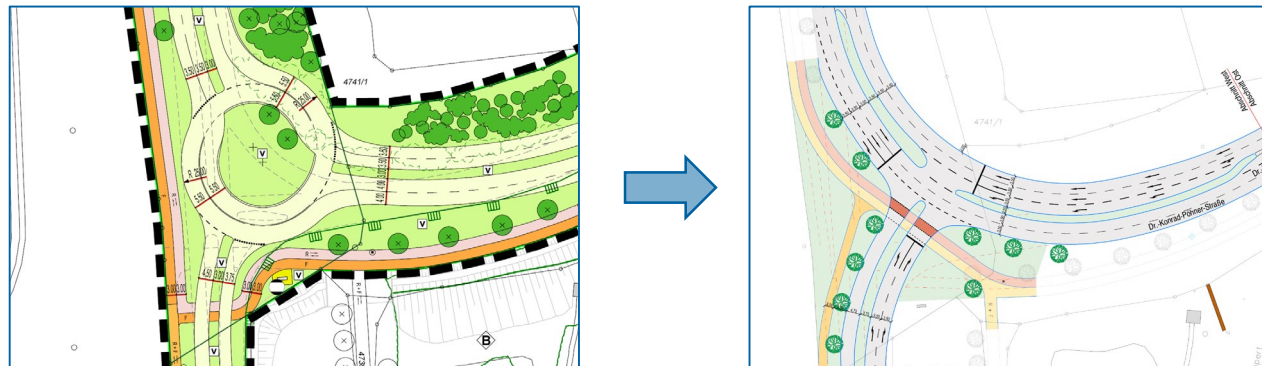
→ Fortführung des
Verfahrens mit Umsetzung
der Planungsvariante
„Einmündung mit
Lichtsignalanlage“

- Bezüglich der aktuell geplanten Gestaltung des Knotenpunktes Dr.-Konrad-Pöhner-Straße / Universitätsstraße als Kreisverkehrsanlage mit zweispurigen Elementen wird angemerkt, dass es sich hierbei nicht um die aus fachlicher Sicht zu bevorzugende Ausbauvariante handelt. Die gemäß den vorliegenden Verkehrsuntersuchungen und der Vorplanung insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit vorzuziehende Planungsvariante ist prinzipiell ein Ausbau mit Berücksichtigung eines komplett lichtzeichengesteuerten Knotenpunktes.
- Insbesondere das geringere Sicherheitsniveau der südlich des Knotenpunktes verlaufenden Geh- und Radwegquerung ist bei der gewählten „Kreisverkehrsvariante“ kritisch zu sehen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wäre bei der vorliegenden Variante „Kreisverkehr“ eine planfreie Querung (Brücke oder Unterführung) zur Steigerung der Verkehrssicherheit erstrebenswert. **In jedem Fall ist jedoch eine Verampelung dieser Querung erforderlich.**
- Sollte weiterhin an der Planung „Kreisverkehrsanlage“ festgehalten werden, dessen bauliche Herstellung erfahrungsgemäß kostenintensiver sein wird als die fachlich zu bevorzugende Variante „Lichtsignalanlage“, ist davon auszugehen, dass eine **Förderung auf Basis der Fiktivplanung „Lichtsignalanlage“** vorgenommen wird. Dementsprechend wären ggf. **entstehende Mehrkosten der baulichen Herstellung der Variante Kreisverkehrsanlage – gegenüber der Variante Lichtsignalanlage – nicht durch eine Förderung abgedeckt.**

Fördersituation

Ergebnisse der
Förderbesprechung in 02/2023

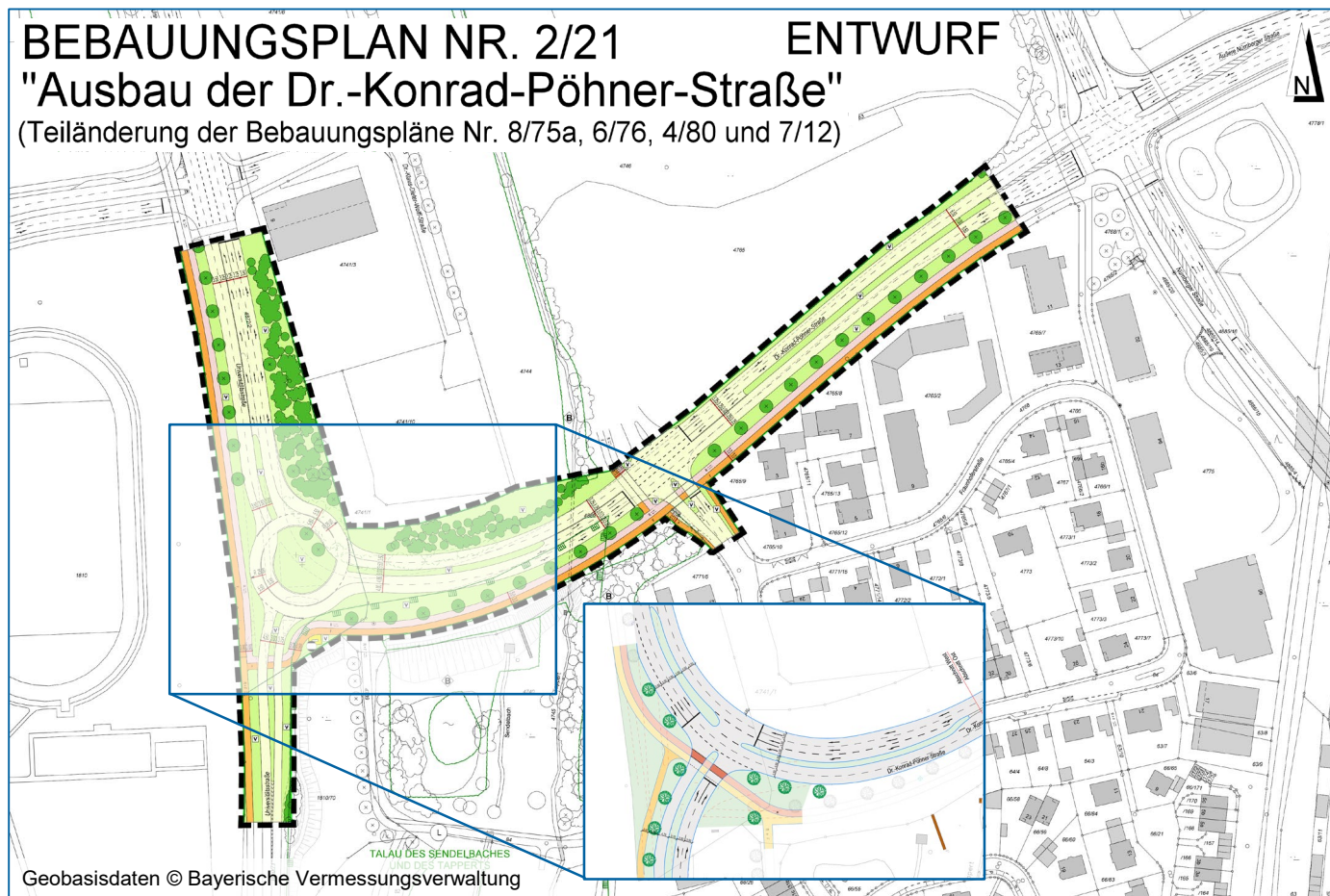
- ➔ **Grundsätzliche Förderung der Maßnahme gegeben**
- ➔ **Fachliche Vorzugsvariante „Lichtsignalanlage“**
- ➔ **Förderung auf Basis der Vorzugsvariante**
- ➔ **Abzusehende Mehrkosten einer Kreisverkehrsanlage nicht förderfähig**



BEBAUUNGSPLAN NR. 2/21 ENTWURF

"Ausbau der Dr.-Konrad-Pöhner-Straße"

(Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 8/75a, 6/76, 4/80 und 7/12)



Fazit und Empfehlung

*Beibehaltung der Planung
Kreisverkehrsanlage kann aus
fachlicher Sicht nicht empfohlen
werden*

- *qualifizierte, sachgerechte und ggf. rechtssichere Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens kaum möglich*
- *Plananpassung mit Berücksichtigung einer „konventionellen“ Knotenpunktgestaltung mit Lichtsignalanlage wird nachdrücklich angeraten*
- *Beauftragung der Verwaltung mit der Plananpassung und Vorbereitung Abwägungsvorschlag zur Fortführung des Verfahrens*