

TOP 1

Gremium	Termin	Status
Bau- und Grundstücksausschuss	12.11.2018	öffentlich

Vorlage der Verwaltung

Öffnung der Bayreuther Straße für den Kfz-Verkehr - Genehmigung der Maßnahme

Vorlage Nr.: 20185713

A N T R A G

1. Der Bau- und Grundstücksausschuss nimmt den Bericht zu den verkehrlichen Auswirkungen bei Öffnung der Bayreuther Straße für den Kfz-Verkehr zur Kenntnis.
2. Der Bau- und Grundstücksausschuss beauftragt die Verwaltung, die Planungen zur Öffnung der Bayreuther Straße für den Kfz-Verkehr weiter zu betreiben und eine Umsetzung der Maßnahme vorzubereiten.

Die Bayreuther Straße stellt eine kurze Verbindung zwischen der Bruchwiesenstraße und der Frankenthaler Straße dar. Im nördlichen Abschnitt zwischen Frankenthaler Straße und Rotkreuzstraße sowie im südlichen Abschnitt zwischen Bruchwiesenstraße und Bliesstraße ist die Bayreuther Straße entsprechend ausgebaut. Eine durchgängige Nutzung für den Kfz-Verkehr ist derzeit aber nicht möglich, da die Bayreuther Straße zwischen diesen beiden ausgebauten Bereichen nördlich des Emmi-Klauber-Platzes nicht ausreichend ausgebaut und daher für Kfz-Verkehre gesperrt ist.

Eine Öffnung der Bayreuther Straße für den Kfz-Verkehr wurde in den letzten Jahren immer wieder diskutiert und z.B. im Gesamtverkehrsplan 2020, im Rahmen des Bebauungsplanes südlich der Frankenthaler Straße und in den Verkehrsuntersuchungen zur Reduzierung der NOx-Belastungen im Jahre 2018 auch entsprechend untersucht.

Bei den Untersuchungen sind grundsätzlich zwei Fälle zu unterscheiden. Zum einen geht es darum, die kurz- bis mittelfristigen verkehrlichen Wirkungen einer Öffnung der Bayreuther Straße für die bestehenden städtebaulichen und stadträumlichen Strukturen zu bewerten. Zum anderen ist zu berücksichtigen, dass einer geöffneten Bayreuther Straße bei einer städtebaulichen Entwicklung in der sogenannten Entwicklungsachse West eine größere Bedeutung zukommen wird. Deshalb wird in einem Prognosefall eine vollständige Belegung und damit langfristig maximale Verkehrserzeugung durch die Entwicklungsachse West unterstellt sowie entsprechend bewertet. Mittelfristig absehbar sind bis zum Jahre 2025 die Entwicklungen der Heinrich-Pesch-Siedlung, des Mittelstandsparks und der Flächen unmittelbar südlich und nördlich der Haltestelle Heinrich-Pesch-Siedlung, das heißt die bis dahin anzunehmenden Wirkungen sind geringer als der Prognosefall.

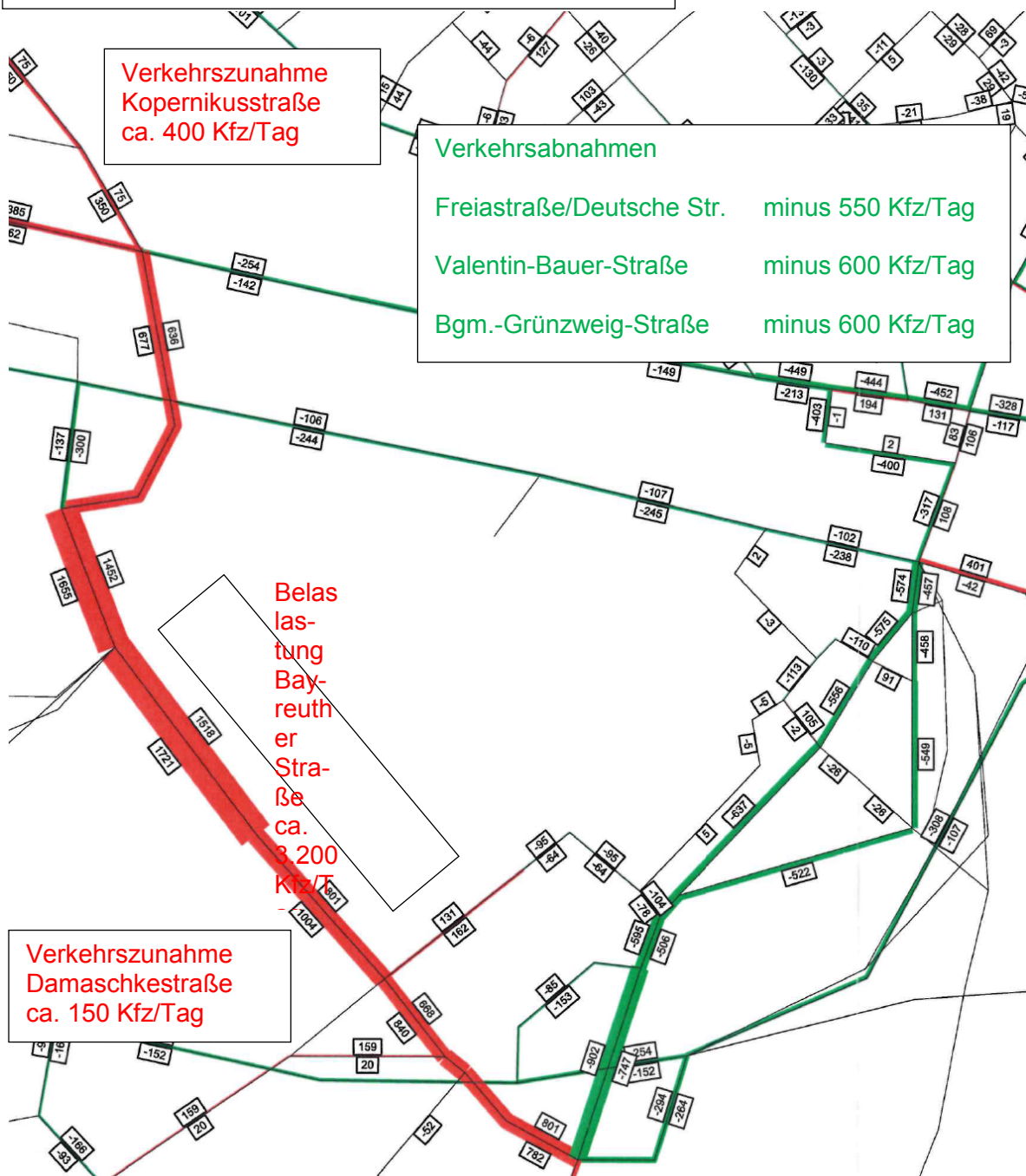
Verkehrliche Wirkungsanalyse 2018

Im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Reduzierung von NOx-Belastungen wurde aktuell im März 2018 untersucht, welchen Beitrag die Öffnung der Bayreuther Straße zur Entlastung von Straßenabschnitten, die von der NOx-Problematik betroffen ist, leisten kann.

Dazu wurde die heutige verkehrliche Bestandssituation mit dem Fall einer geöffneten Bayreuther Straße, jedoch ohne Bebauung der Entwicklungsachse-West, verglichen. Die Untersuchung zeigt, dass sich eine Öffnung der Bayreuther Straße für den Kfz-Verkehr nicht direkt auf die Entlastung des Hotspots in der Heinigstraße auswirkt. Die zur Entlastung der Heinigstraße konzipierte Umfahrungsroute über die Lorientallee wird durch eine Öffnung der Bayreuther Straße jedoch leistungsfähiger und damit attraktiver. Ursache hierfür ist die Entlastung der Kreuzung Rohrlachstraße/Frankenthaler Straße/Valentin-Bauer-Straße insbesondere von Kfz-Verkehren zwischen der Valentin-Bauer-Siedlung und den Richtungen Franken-

thaler Straße und Rohrlachstraße. Diese Entlastung tritt vor allem in den Hauptverkehrszeiten auf.

**Verkehrliche Auswirkungen im Bestandsfall 2018
(ohne Bebauungen in der Entwicklungsachse West)**



Die Verkehrsbelastung der Freiastraße/Deutsche Straße liegt bei ca. 7.500 Kfz/Tag und könnte durch die Öffnung der Bayreuther Straße um ca. 550 Kfz/Tag, also um ca. 7% entlastet werden. Die Verkehrsbelastung der Bürgermeister-Grünzweig-Straße liegt bei 16.900 Kfz/Tag und könnte durch die Öffnung der Bayreuther Straße für den Kfz-Verkehr um ca. 4% bzw. 600 Kfz/Tag entlastet werden.

Die Bayreuther Straße selbst wird im heute gesperrten Abschnitt ohne zusätzliche städtebauliche Entwicklungen (Analysefall 2018) mit ca. 3.200 Kfz/Tag belastet sein. Ähnlich belastete Straßen im Stadtgebiet sind die Hochfeldstraße, der Heuweg oder die Böcklin-Straße. Nennenswerte Mehrbelastungen im angrenzenden Stadtgebiet (Gartenstadt, Friesenheim) sind nicht zu erwarten. Die verkehrlichen Umlegungen zeigen, dass die Damaschkestraße mit ca. 150 Kfz/Tag mehr belastet werden würde und die Kopernikusstraße mit ca. 400 Kfz/Tag.

Verkehrsprognose bei weiteren städtebaulichen Entwicklungen

Die Öffnung der Bayreuther Straße für den Kfz-Verkehr ist aber nicht nur kurzfristig im Hinblick auf die verkehrliche Entlastung zur Reduzierung der NOx-Belastungen zu bewerten. Entscheidend für die verkehrliche Beurteilung einer Öffnung sind letztlich aber die Prognosebelastungen, bei denen die Auswirkungen durch die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten in der Entwicklungsachse-West bzw. die Entwicklungen im Umfeld des Heinrich-Pesch-Hauses zu berücksichtigen sind.

Denn durch diese städtebaulichen Vorhaben wird zusätzlicher Ziel- und Quellverkehr entstehen, der sich auf das umliegende Straßennetz auswirken wird. Durch eine Öffnung der Bayreuther Straße für den Kfz-Verkehr können Teile dieser Zusatzverkehre auch darüber abgewickelt werden, sodass andere Straßen wie z.B. Deutsche Straße, Valentin-Bauer-Straße oder Frankenthaler Straße durch diese Neuverkehre weniger stark belastet werden.

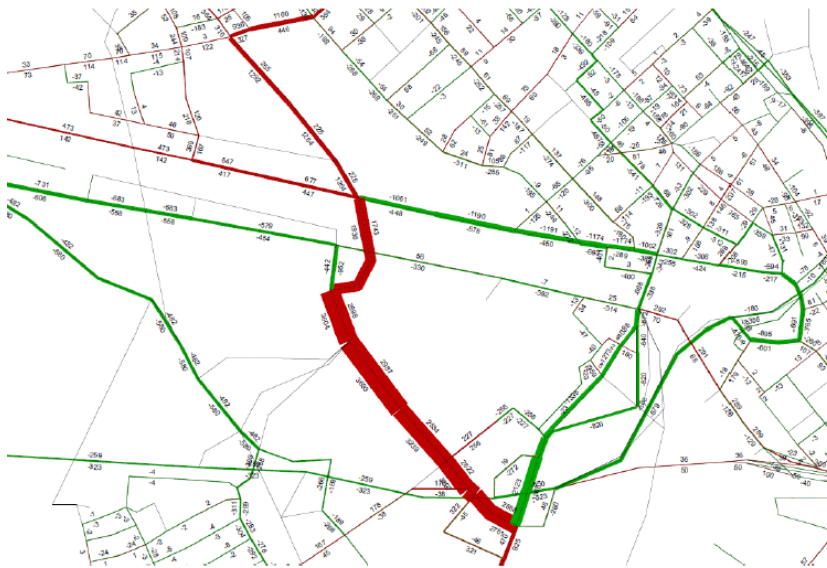
Um diese Auswirkungen zu bewerten, wird der Prognose-Fall mit Öffnung der Bayreuther Straße dem Prognose-Null-Fall ohne Öffnung der Bayreuther Straße gegenüber gestellt. Dadurch werden die längerfristigen Auswirkungen sichtbar.

Die Entlastung der Deutschen Straße, der Valentin-Bauer-Straße oder der Frankenthaler Straße durch eine Öffnung der Bayreuther Straße liegt in dieser Prognosebetrachtung bei ca. 1.000 bis 1.500 Kfz/Tag. Die zusätzlichen Belastungen in der Gartenstadt (Damaschkestraße) liegen bei ca. 700 Kfz/Tag und in Friesenheim (Kopernikusstraße) bei ca. 2.800 Kfz/Tag.

Die Belastung in der Bayreuther Straße selbst liegt bei ca. 7.000 Kfz/Tag und damit in der Größenordnung der Hohenzollernstraße, Bergstraße oder Berliner Straße. Unterstellt wurde bei den diesen Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrsplan eine Komplettnutzung der Flächen in der Entwicklungsachse-West.

Verkehrsverlagerungen (Verkehrsabnahmen)

Annahme: Vollbelegung der Entwicklungsachse West
südlich und nördlich der Stadtbahn



Bayreuther Straße: 6.000 - 7.000 Kfz/Tag

Verkehrsabnahmen

Wollstraße Nord:
- 1.000 auf 9.000 Kfz/Tag

Mannheimer Straße West:
- 1.300 auf 11.600 Kfz/Tag

Freiastraße:
- 800 auf 6.100 Kfz/Tag

Valentin-Bauer-Straße:
- 2.100 auf 5.400 Kfz/Tag

Bgm.-Grünzweig-Straße:
- 1.900 auf 14.900 Kfz/Tag

Hohenzollernstraße:
- 500 auf 5.700 Kfz/Tag

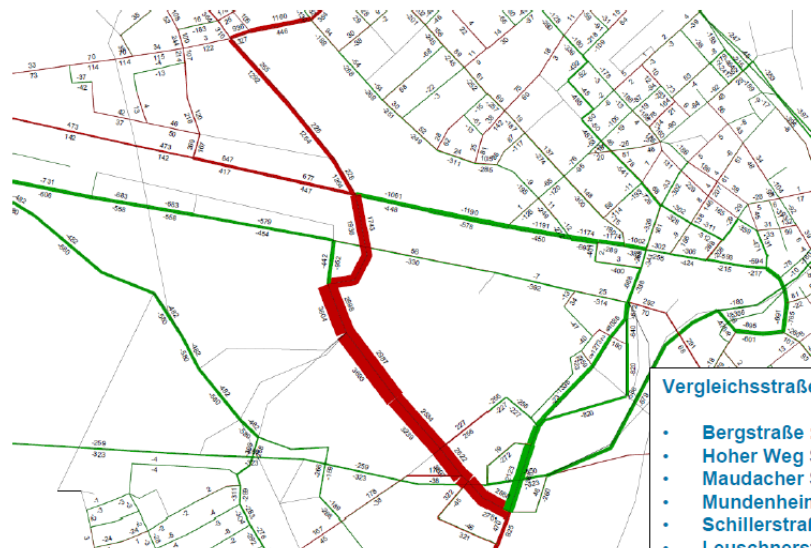
Bliesstraße:
- 1.600 auf 6.600 Kfz/Tag

Damaskestraße Mitte:
- 200 auf 8.200 Kfz/Tag

Wollstraße Süd:
- 200 auf 5.400 Kfz/Tag

Verkehrsverlagerungen (Verkehrszunahmen)

Annahme: Vollbelegung der Entwicklungsachse West
südlich und nördlich der Stadtbahn



Bayreuther Straße: 6.000 - 7.000 Kfz/Tag

Verkehrszunahmen

Bruchwiesenstraße Süd:
+ 1.700 auf 33.000 Kfz/Tag

Kopernikusstraße Mitte:
+ 1.500 auf 6.600 Kfz/Tag

Industriestraße West:
+ 1.100 auf 10.600 Kfz/Tag

Sternstraße Mitte:
+ 1.600 auf 19.500 Kfz/Tag

Vergleichsstraßen mit Belastung

- Bergstraße : 7.300 Kfz/Tag
- Hoher Weg Süd: 4.600 Kfz/Tag
- Maudacher Straße (Ga): 14.600 Kfz/Tag
- Mundenheimer Straße (Sl): 12.300 Kfz/Tag
- Schillerstraße: 6.600 Kfz/Tag
- Leuschnerstraße: 8.700 Kfz/Tag
- Erzbergerstraße: 4.500 Kfz/Tag
- Rheinallee: 21.800 Kfz/Tag

Durch die aktuellen Überlegungen zur Entwicklung der Heinrich-Pesch-Siedlung und des Mittelstandsparkes wird in der Summe weniger Verkehr erwartet als in den bisherigen Unter-

suchungen zugrunde gelegt wurde, sodass die genannten Verkehrsmengen eher an der Obergrenze liegen.

Verzicht Autobahnanschluss an die A650

Durch die Öffnung der Bayreuther Straße für den Kfz-Verkehr sind die städtebaulichen Entwicklungen in der Entwicklungsachse-West ausreichend an das übergeordnete Straßennetz angebunden, ein zusätzlicher Autobahnanschluss der A650 an die Wollstraße und eine damit verbundene Querverbindung von der Wollstraße zum nördlichen Abschnitt der Bayreuther Straße sind daher nicht erforderlich.

Durch diesen Verzicht werden die durch einen Autobahnanschluss verursachten größeren Verkehrszunahmen sowohl in der Gartenstadt (Wollstraße, Damaschkestraße) als auch in Friesenheim (Kopernikusstraße, Sternstraße) vermieden.

Neue Haltestelle Heinrich-Pesch-Siedlung

Im Rahmen der Erschließungsplanung für die Heinrich-Pesch-Siedlung und den Mittelstandspark ist eine zusätzliche Stadtbahnhaltestelle mittig zwischen diesen beiden städtebaulichen Entwicklungen in Planung. Durch diese neue Stadtbahnhaltestelle wird die Attraktivität des ÖPNV nicht nur für diese beiden konkreten Planungen, sondern auch für potentielle Gewerbeansiedlungen südlich der Stadtbahngleise erhöht. Somit ist damit zu rechnen, dass die genannten Zunahmen im Kfz-Verkehr niedriger ausfallen werden als prognostiziert.

Zugang zur Kindertagesstätte

Durch den vor wenigen Jahren verlegten Eingang liegt dieser nicht mehr an der „Durchgangsstrecke“. Im Zuge der Planungen ist zu prüfen, ob in diesem Abschnitt „Tempo-30“ angeordnet werden kann.

Bestehende Wohnbebauung an der Bayreuther Straße

Ob an den Wohnungen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden, ist im Zuge der Planungen gemäß den bestehenden Vorschriften zu prüfen.

Kosten und Finanzierung

Die Öffnung der Bayreuther Straße schafft eine kurze Verbindung zwischen den südlichen und nordwestlichen Bereichen des Stadtgebiets. Eine Öffnung trägt zur Entlastung von Straßen bei, die von der NOx-Thematik betroffen sind, und hilft somit auch, drohende Fahrverbote zu vermeiden. Zudem reduzieren sich durch nun mögliche kürzere Fahrtrouten zwischen den genannten Stadtbereichen die Kilometerleistung und damit auch die CO₂-Belastung.

Neben den Umweltaspekten sind auch positive Wirkungen in Bezug auf Sicherheit und Vermarktung zu erwarten. Eine geöffnete Bayreuther Straße ermöglicht der Feuerwehr kürzere Ausrückzeiten von der Feuerwache in die nordwestlichen Stadtgebiete und hilft somit, die gesetzlichen Vorgaben besser zu erfüllen. Dies spielt nicht nur während des Umbaus der Hochstraße Nord eine Rolle. Eine geöffnete Bayreuther Straße verbessert auch die Erschließung der Entwicklungsachse West, sodass städtische Grundstücke in diesem Bereich besser vermarktet werden können.

Insgesamt hat die Öffnung der Bayreuther Straße damit einen hohen Nutzen für das Allgemeinwohl, sodass die nachfolgend dargestellte Finanzierung zu rechtfertigen ist. Der Ausbaubereich muss in zwei Teile aufgeteilt werden. Der südliche Teil der Bayreuther Straße bis zum Emmi-Knauber-Platz ist ausbaubeitragspflichtig; er ist auch im laufenden Straßenausbauprogramm enthalten. Es liegt noch keine Planung vor. Eine erste grobe Kostenabschätzung (Stand 2017) führt zu folgenden Kostenaufteilungen.

Auf Grund der Höchstbreitenregelung ergibt sich für den südlichen Abschnitt folgende Finanzierung (Abschnitt 1):

Gesamtkosten	1.400.000 EUR
Höchstbreitenregelung (geschätzt 10%)	140.000 EUR
Ausbaubeitragspflichtiger Anteil	1.260.000 EUR
Über Ausbaubeiträge zu finanzieren	1.008.000 EUR
Stadtanteil (20% von 1.008.000 und Anteil aus Überbreite)	392.000 EUR

Der zweite Abschnitt nördlich des Emmi-Knauber-Platzes bzw. der KiTa ist anbaufrei und daher nicht ausbaubeitragspflichtig. Dieser Abschnitt muss nach heutigem Planungsstand vollständig von der Stadt finanziert werden. Hier (Abschnitt 2) ergibt sich folgende Finanzierung:

Gesamtkosten	750.000 EUR
Stadtanteil	750.000 EUR

Zusammenstellung der Abschnitte 1 und 2 (Stand 2017):

Gesamtkosten	2.150.000 EUR
Ausbaubeiträge	1.008.000 EUR
Stadtanteil	1.142.000 EUR