

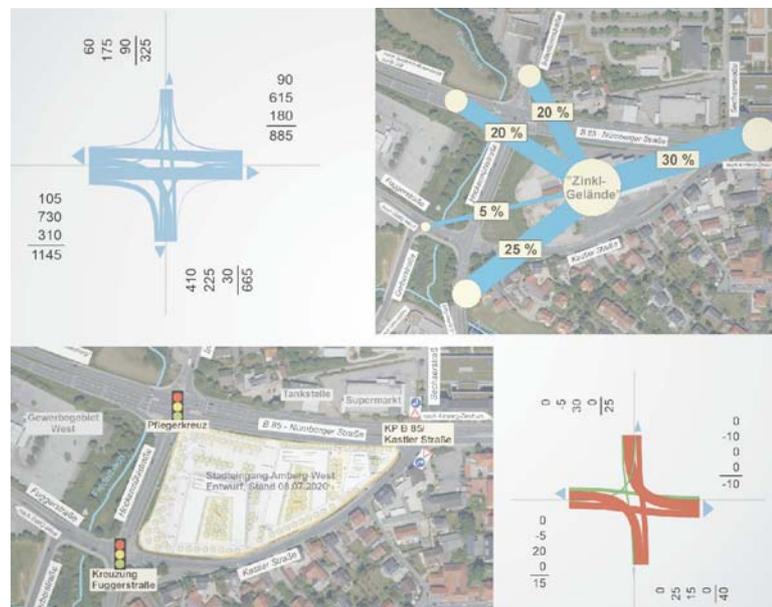


MGR

Grundstücksgesellschaft Amberg-West
GmbH & Co. KG

Durch evh_architekten gmbh
ausgewählter Auszug aus dem
Verkehrsgutachten vom 24.09.2020

Stadteingang Amberg-West An der Kastler Straße



Verkehrsgutachten

Stand: 24.09.2020
mit ergänzenden Hinweisen vom 01.06.2022



Ingenieurbüro K. Langenbach Dresden GmbH
Beratende Ingenieure V.B.I.

Alemannenstraße 15a
01309 Dresden

Tel.: 0351/ 315 41-0
Fax: 0351/ 315 41-66
E-Mail: infodd@langenbach.de

www.langenbach.de

Zertifizierte Sicherheitsauditoren für Straßen nach RSAS

Verkehrsgutachten vom 24.09.2020 - ergänzende Hinweise - Stand 01.06.2022 -

Im Fazit des vorliegenden Gutachtens heißt es: „**Die geplanten Ansiedlungen auf dem Zinkl-Areal sind grundsätzlich mit der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des umgebenden straßenbaulichen Bestandes kompatibel.**“ Diese Aussagen beruhen auf dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen aus dem in Tabelle 1 ausgewiesenen Nutzungsmix mit Stand vom 28.07.2020.

Im Rahmen der weiteren Planungen des Areals Stadteingang Amberg-West erfolgten seitdem Anpassungen im möglichen Nutzungsmix, welche eine geringere verkehrsinduzierende Wirkung erwarten lassen. Die im vorliegenden Gutachten angenommene Nutzung des Areals bildet damit den Maximalfall hinsichtlich der zu erwartenden verkehrlichen Belastungen/Wirkungen ab.

Am 01.06.2022 erfolgte eine Überprüfung der Verkehrserzeugungsrechnung entsprechend Anlage 2 der vorliegenden Untersuchung für den aktuell vorgesehenen Nutzungsmix (Planung evh-architekten GmbH zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan AM 154 „Stadteingang West“ mit Arbeitsstand 27.04.2022). Demnach sind nunmehr vorgesehen:

- Lebensmittel-Discounter mit 1.350 m² Verkaufsfläche
- Biomarkt mit 650 m² Verkaufsfläche
- Büro-/Dienstleistungsflächen mit 6.700 m² Bruttogeschossfläche
- Bäcker mit 100 m² Verkaufsfläche
- Metzger mit 100 m² Verkaufsfläche
- Wohnungen mit 125 WE zu ca. 1,25 Bewohner/WE
- Beherbergungsbetrieb mit 85 Zimmer mit je 2 Betten

Der Abgleich ergibt, dass die aktuell geplante Nutzung zu einem geringeren entwicklungsbedingten Verkehrsaufkommen führt, als es im vorliegenden Gutachten angenommen wird. Der Tagesverkehr wird neu mit 2.735 Kfz/d bestimmt (vorher 2.917 Kfz/d). Die Summe aus Quell- und Zielverkehr der Spitzenstunde wird neu mit 264 Kfz/h bestimmt (vorher 292 Kfz/h).

Die oben genannte Kernaussage vom September 2020 wird durch die jüngeren Entwicklungen der Planung demnach nicht in Frage gestellt. Da sogar von geringeren Verkehrszuwächsen durch die Entwicklung des Zinkl-Areals auszugehen ist, dürfte sich die verkehrliche Situation demnach tendenziell besser als im vorliegenden Gutachten beschrieben darstellen.

Dresden, den 01.06.2022



Dipl.-Ing., M.Sc. F. Sperling
Geschäftsführer



Dipl.-Ing. Carsten Tscheschke
Bearbeiter



INHALTSVERZEICHNIS

1. Hintergrund und Aufgabenstellung	1
2. Untersuchungsraum und Vorhaben	2
3. Ergebnisse bisheriger Untersuchungen	4
4. Verkehrsanalyse	6
4.1. Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr.....	6
4.2. Bestimmung der Bemessungsverkehrsstärke Analyse 2017.....	7
5. Verkehrsaufkommen im Prognosenullfall und Planfall 2030	9
5.1. Verkehrsaufkommen im Prognosenullfall 2030	9
5.2. Verkehrsaufkommen im Planfall 2030.....	9
6. Ermittlung der Verkehrsqualität der Knotenpunkte	14
6.1. Verkehrsqualität der Knotenpunkte - Grundlagen	14
6.2. Verkehrsqualität der Knotenpunkte – Berechnungsergebnisse	15
7. Zusammenfassung und Fazit	17

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Überblick Untersuchungsgebiet mit aktuellem Bebauungsentwurf	2
Abbildung 2: Vogelperspektive auf das geplante Bauvorhaben	3
Abbildung 3: Beurteilungsgrundlage früherer verkehrlicher Untersuchungen.....	5
Abbildung 4: werktägliche Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet [Kfz/d]	7
Abbildung 5: Verkehrsverteilung des erzeugten Verkehrsaufkommens	11
Abbildung 6: Verkehrsaufkommen Planfall 2030 und Differenz zum Prognosenullfall.....	13

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: vorgeschlagener Nutzungsmix des Bauvorhabens.....	4
Tabelle 2: Spitzenstundenbelastung nachmittags – Analyse/ Prognosenullfall/ Planfall.....	12
Tabelle 3: Zuordnung von Wartezeiten zu Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes.....	14
Tabelle 4: Verkehrsqualität der Knotenpunkte – Prognosenullfall und Planfall 2030.....	15

Stadteingang Amberg-West, An der Kastler Straße

- Verkehrsgutachten -

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1: Ergebnisse der Verkehrszählung vom 17.10.2017

Anlage 2: Ermittlung der Verkehrserzeugung des Zinkl-Areals

Anlage 3: Ermittlung der Verkehrsqualität Prognosenufall 2030

Anlage 4: Ermittlung der Verkehrsqualität Planfall 2030

1. Hintergrund und Aufgabenstellung

Im Westen von Amberg plant die NORMA Lebensmittelhandels Stiftung & Co. KG die Bebauung des sogenannten Zinkl-Areals. Das ca. 1,8 ha große Areal liegt zwischen der B 85 (Nürnberger Straße), Hockermühlstraße sowie der Kastler Straße und soll mit drei mehrgeschossigen Gebäuden bebaut werden. Neben Einzelhandels- bzw. Dienstleistungsnutzungen in den Sockelgeschossen sind weiterhin Büros, Wohnungen und Seniorenwohnungen vorgesehen (weitere Details, siehe Kapitel 2).

Mit dem vorliegenden Verkehrsgutachten wird geprüft, ob das durch die geplanten Nutzungen induzierte Verkehrsaufkommen vom umgebenden straßenbaulichen Bestand verträglich aufgenommen werden kann. Diese Fragestellung ist deshalb von besonderer Bedeutung, weil die angrenzenden Knotenpunkte (Pflegerkreuz, Kreuzung Fuggerstraße und B 85/ Kastler Straße) im derzeitigen Zustand bereits hoch ausgelastet sind und nur geringe Kapazitätsreserven während der Spitzenstunden aufweisen.

Frühere verkehrliche Untersuchungen, welche aufgrund der Entwicklung des Zinkl-Areals einen Ausbaubedarf an den umliegenden Knotenpunkten abgeleitet haben, gingen von einer deutlich anderen Nutzungsmischung für das Baugebiet aus, als es gegenwärtig geplant ist (siehe Kapitel 3). Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen sind die damaligen Aussagen nur noch sehr eingeschränkt zutreffend und bedürfen daher mit vorliegender Untersuchung einer Überprüfung.

Zur Erfüllung und Dokumentation der Arbeitsaufgabe wird die Unterlage wie folgt gegliedert:

- **Untersuchungsraum und Vorhaben:** Darstellung und Beschreibung des Untersuchungsgebietes und des geplanten Vorhabens,
- **Ergebnisse bisheriger Untersuchungen:** Vorstellung unter anderem von Ergebnissen der Voruntersuchung zur Änderung von Pflegerkreuz und Kreuzung Fuggerstraße,
- **Verkehrsanalyse:** quantitative Beschreibung der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse bzw. der Analyse 2017,
- **Verkehrsaufkommen im Prognosenullfall und Planfall 2030:** Beschreibung der allgemeinen verkehrlichen Entwicklung bis zum Prognosejahr 2030 und knotenstromfeine Ableitung des Verkehrsaufkommens für den Prognosenullfall 2030, Beschreibung des gegenwärtig geplanten Nutzungsmix und Ableitung der Verkehrserzeugung, Bestimmung der räumlichen Verteilung des Verkehrs, Umlegung auf das Verkehrsnetz, Ermittlung des Verkehrsaufkommens für den Planfall 2030,
- **Beurteilung der erreichbaren Verkehrsqualität der Knotenpunkte:** Ermittlung der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes nach den Verfahren des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) und
- **Zusammenfassung und Fazit:** Zusammenfassung der Ergebnisse und Beurteilung der zu erwartenden verkehrlichen Situation.

7. Zusammenfassung und Fazit

Das vorliegende Gutachten untersucht die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Ansiedlungen auf dem Zinkl-Areal. Basis der Betrachtungen bildet der vorgeschlagene Nutzungsmix vom 28.07.2020. Im Ergebnis der vorliegenden Untersuchung sind die folgenden wesentlichen Punkte festzuhalten:

- Der aktuelle Nutzungsmix sieht gegenüber früheren Entwürfen einen deutlich reduzierten Flächenumfang kundenintensiver Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen vor.
- Gegenüber früher geplanten Nutzungen (siehe zum Beispiel B-Plan-Entwurf von 2016) und den zugehörigen verkehrlichen Gutachten (Prof. Dr.-Ing. Kurzak von 2016, Voruntersuchung „B 85, Änderung der Knotenpunkte Pflegerkreuz und Kreuzung Fuggerstraße in Amberg“) wird ein deutlich niedrigeres Quell- und Zielverkehrsaufkommen während der Spitzenstunde erwartet (Größenordnung jeweils ca. 150 Kfz/h im Vergleich zu vorher jeweils ca. 300 Kfz/h).
- Alle verfügbaren Daten zur demografischen Entwicklung deuten auf künftig weiter fallende Zahlen der Bevölkerung und der erwerbsfähigen Personen im Landkreis Amberg-Weizsach und in der kreisfreien Stadt Amberg hin. Es ist daher davon auszugehen, dass das generelle Verkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet langfristig zurückgeht. Im vorliegenden Gutachten wird zwischen 2017 und 2030 ein Verkehrsrückgang von 2 % zu Grunde gelegt. In Anbetracht des vom Bayerischen Landesamt für Statistik prognostizierten Rückganges der Zahl der erwerbsfähigen Bevölkerung in der Größenordnung von 15 %, wird der angenommene Verkehrsrückgang um 2 % als konservative/ vorsichtige Schätzung angesehen (eine darüber hinaus gehende Entspannung der Verkehrsverhältnisse wird als wahrscheinlich eingeschätzt).
- Bezogen auf die Analyse 2017 ergibt sich zum Planfall 2030 ein geringes Verkehrswachstum in der Größenordnung von unter 3 % in der Spitzenstunde. Bezogen auf den Prognosenullfall liegt die Größenordnung des Verkehrswachstums bei maximal 5 % des Spitzenverkehrs der Knotenpunkte.
- Im Prognosenullfall 2030 (ohne Entwicklung am Zinkl-Areal) wird am Pflegerkreuz und an der Kreuzung Fuggerstraße jeweils eine ausreichende Verkehrsqualität der Stufe D (QSV D) ermittelt. Stauräume sind teils hoch ausgelastet.
- Der Planfall 2030 wird in diesem Gutachten wie folgt definiert:
 - allgemeine verkehrliche Entwicklungstrends bis 2030 werden berücksichtigt,
 - die Straßeninfrastruktur im Umfeld erfährt keine Veränderungen und
 - für das Zinkl-Areal wird von einer Bebauung entsprechend dem vorgeschlagenen Nutzungsmix vom 28.07.2020 ausgegangen.

Stadteingang Amberg-West, An der Kastler Straße

- Verkehrsgutachten -

- Die erreichbare Verkehrsqualität im Planfall 2030 wird als noch ausreichend beurteilt. Gegenüber dem Prognosenullfall 2030 tritt eine Vergrößerung mittlerer Wartezeiten ein, die Grenzwerte der Qualitätsstufe D werden jedoch nicht überschritten. Die Rückstaus reichen rechnerisch teilweise vom Pflegerkreuz bis zur Kreuzung Fuggerstraße und umgekehrt. Gegenüber dem derzeitigen Zustand stellt dies jedoch keine Verschärfung der Lage dar.

Fazit:

Die geplanten Ansiedlungen auf dem Zinkl-Areal sind grundsätzlich mit der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des umgebenden straßenbaulichen Bestandes kompatibel. Die induzierten Verkehre tragen weiterhin zu angespannten verkehrlichen Verhältnissen bei. Eine deutliche verkehrliche Überlastung oder regelmäßige Verkehrszusammenbrüche sind jedoch nicht zu erwarten.

Die Kompatibilität des zusätzlichen Verkehrsaufkommens mit dem straßenbaulichen Bestand bedeutet, dass vorerst komplett auf Maßnahmen zur Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit (wie etwa in der Voruntersuchung zum Ausbau vom Pflegerkreuz und Kreuzung Fuggerstraße beschrieben) verzichtet werden kann.

Der Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrsanlagen im Umfeld bleibt jedoch grundsätzlich weiter bestehen, da hierdurch auch gravierende sicherheitstechnische Defizite adressiert werden (Kreuzung Fuggerstraße ist zum Beispiel Unfallhäufungsstelle). Die in der Voruntersuchung vorgeschlagenen Maßnahmen zur Leistungsfähigkeitserhöhung umliegender Knotenpunkte werden dank des weniger verkehrsintensiven Nutzungsmix am Zinkl-Areal zu einer noch deutlicheren Steigerung der Verkehrsqualität für die Nutzer beitragen.