

Beschlussvorlage Tischvorlage	Vorlage-Nr:	005/0029/2013
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	10.04.2013
Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zu den Tiefgaragenmöglichkeiten im Bereich des alten Bürgerspitalgeländes		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Herr Markus Kühne		
Beratungsfolge	17.04.2013	Bauausschuss
	29.04.2013	Stadtrat

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat nimmt das Gutachten zur Verkehrsuntersuchung zu den Tiefgaragenmöglichkeiten im Bereich des alten Bürgerspitalgeländes durch das Büro Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, München, zur Kenntnis und beschließt das Ergebnis in die weitere städtebauliche Planung mit einzubeziehen.

Die Verwaltung wird angewiesen, das Bebauungsplanaufstellungsverfahren Amberg 91 "Sanierungsgebiet K" unter Einbeziehung einer Quartiersgarage im Verfahren fortzuführen.

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahmen mit Art der Ausführung.

Der Stadtrat erteilte in seiner Sitzung vom 19.11.12 den Auftrag, die Auswirkungen einer öffentlichen Tiefgarage bzw. einer Quartiersgarage im Bürgerspitalareal im Hinblick auf Verkehr- und Lärmimmissionen zu untersuchen. Beauftragt mit der Verkehrsuntersuchung wurde Herr Prof. Kurzak aus München, der schon etliche Gutachten für die Stadt Amberg angefertigt hatte.

Es wurden folgende Szenarien untersucht.

- Fall A: öffentliche Tiefgarage mit 363 Stellplätzen
- Fall B: Quartiersgarage mit 196 Stellplätzen.
-

Für die Quartiersgarage wurde als Einfahrt die Ziegelgasse und für die Ausfahrt der Spitalgraben vorgegeben. Für die Untersuchung der öffentlichen Tiefgarage wurden keine einschränkenden Vorgaben gemacht, hier sollten alle denkbaren Möglichkeiten hinsichtlich Ihrer Machbarkeit und Auswirkungen untersucht werden.

Hieraus leitete Herr Prof. Kurzak folgende vier Varianten ab:

Variante 1a: Zufahrt Ziegelgasse + Ausfahrt Spitalgraben

Variante 1b: Zufahrt Spitalgraben + Ausfahrt Ziegelgasse

Variante 2a: Zu- und Ausfahrt über Bahnhofstraße

Variante 2b: Zufahrt Bahnhofstraße + Ausfahrt Ziegelgasse

Der vierspurige Altstadtring weist im Bereich des Kaiser-Ludwig-Rings in Richtung Ziegelort eine Belastung von rd. 26.000 Kfz/Tag und in der Gegenrichtung (Nabburger Tor) eine Verkehrsdichte von rd.29.000 Kfz/Tag auf.

Grundlage waren die Verkehrszählungen von 1997, die Ende Januar / Anfang Februar 2013 mittels Radarzahlung nochmals überprüft wurden.

Die Bahnhofstraße weist in der Winterzeit eine durchschnittliche Belastung von 6.030 Kfz/Tag bei einer stündlichen Spitzenlast von 530-550 Kfz auf. Erfahrungsgemäß ist die Belastung in den Sommermonaten mind. 20 % höher, somit bei mind. 7.240 Kfz/Tag. Punktuell kann dies auch mit 30-40% sogar höher liegen, für die weiteren Berechnungen wurde aber nur die 20%ige Erhöhung zu Grunde gelegt.

Die aktuelle Zählung ergab eine Aufteilung des einfahrenden Verkehrs in die Ziegelgasse mit rd. 60 % (4.400 Kfz/Tag), die restlichen Fahrzeuge führen in die Obere Nabburger Straße (rd. 2.800 Kfz/Tag). Wobei die Kfz in der Ziegelgasse mit ca. 1/3 wieder zum Ziegelort ausfahren und der überwiegende Teil (2/3) über die Herrnstraße und Untere Nabburger Straße dann wieder über das Nabburger Tor aus der Altstadt fahren.

Diese über 7.000 Kfz/Tag in der Bahnhofstraße treffen auf sehr begrenzte Stellmöglichkeiten (Anwohner insgesamt 139 und öffentliche insgesamt 164 Stellplätze). Unterstellt man sogar 1,5 Fahrten je privatem Stellplatz und 5 für die öffentlichen Bereiche, so käme man auf nur rd. 1.000 Fahrten/Tag.

Dann würden ca. 6.000 Fahrten auf Lieferverkehr und Parkplatzsuchverkehr etc. entfallen.

Derzeit stehen an der östlichen Altstadt zwei öffentliche Tiefgaragen mit 191 (davon 41 fest vermietet) bzw. 265 (davon 26 fest vermietet) Stellplätzen zur Verfügung. Deren Auslastung zeigt sich derzeit als gering.

Szenario öffentliche Tiefgarage – Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen

Bei angenommenen vier Besuchern je Stellplatz und Tag bedeutet dies ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 1.450 zu- und abfahrenden PKW/Tag. Aus vergleichbaren Situationen ist abzuleiten, dass weiterer Verkehr aus Parkplatzsuche auch bei Beschilderung „besetzt“ noch zusätzlich zu erwarten sein wird.

Das Verkehrsaufkommen in der Bahnhofstraße würde um rd. 25 % auf über 9.000 Kfz/Tag steigen.

Variante 1a) bedeutet für die Ziegelgasse bis zur Abfahrt eine Zunahme um 40 %, der Abfluss aus der Tiefgarage über den Spitalgraben ließe das Verkehrsaufkommen dort mehr als verzehnfachen (von 140 auf 1.590 Kfz/Tag). Es ergäben sich schwierige verkehrliche Situationen auf Grund der beengten Verhältnisse, selbst heute kommt es schon dort bisweilen zu Stauungen.

Variante 1b) brächte für die Ziegelgasse ab der Städtischen Wirtschaftsschule Doppelbelastungen, weil sich zu- und abfahrende PKW dann dort überlagern. Die Belastung der Ziegelgasse würde um über 70% auf 7.630 Kfz /Tag zunehmen. Dies erscheint für die Anwohner/Anlieger dieser Altstadtstraße unzumutbar.

Bei Variante 2a) würde die Erschließung der öffentlichen Tiefgarage über ein gemeinsames Zu- und Abfahrtsbauwerk in der Bahnhofstraße erfolgen, mit einer täglichen Belastung von 2.900 Fahrzeugen zusätzlich. Durch die neu entstehende Kreuzungssituation würde es durch Linksabbiegen in die Ziegelgasse zu erheblichen Verkehrsproblemen in der Bahnhofstraße bis hin zu Rückstauungen auf dem Altstadtring kommen.

Variante 2b) sähe nur die Einfahrt in der Bahnhofstraße vor, die Ausfahrt wäre neben der Wirtschaftsschule in der Ziegelgasse. Hierbei ergäbe sich nur an Einkaufstagen mit Überlastung der Tiefgarage eine Zusatzbelastung der Ziegelgasse bis zur Ausfahrt, aber ab dort würde eine 40%ige Zunahme der Kfz/Tag auf knapp 6.200 zu erwarten sein. Diese Ausfahrtsmöglichkeit wird sich wegen den zusätzlichen Lärmbelastungen der dort wohnenden Anlieger als nicht genehmigungsfähig erweisen.

Szenario verkleinerte öffentliche Tiefgarage

Eine kleinere Auslegung der öffentlichen Tiefgarage wäre grundsätzlich zur Reduzierung der Verkehrsbelastung zunächst einmal denkbar. Zu erwarten sind aber erhebliche Nachteile an Tagen mit stärkerem Einkaufsverkehr. Die hohe Erwartungshaltung im Hinblick auf die freien Stellplätze würde zu viel mehr einfahrenden PKWs in die Altstadt führen, die aber die reduzierte öffentliche Tiefgarage gar nicht aufnehmen kann und dann zu alternativem Parksuchverkehr führt.

„Ein kleinere öffentliche Tiefgarage wäre somit im Hinblick auf Verkehrsreduzierung kontraproduktiv“ (Gutachten vom 19.03.13, Seite 8 letzter Satz).

Szenario Quartiersgarage – Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen

Bei den geplanten 196 Stellplätze (20 Wirtschaftsschule, 116 Stellplätze für Neubau, 60 Stellplätze für Anwohner) würden bei einfachem Wechsel der Schule und 1,5 facher Belegung der übrigen Stellplätze ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 260 Fahrten/Tag zu erwarten sein, also rund ein Fünftel einer öffentlichen Tiefgarage.

"Diese Zusatzbelastung ist in den Altstadtgassen nicht spürbar und liegt im Bereich der täglichen Schwankungsbreite der Belastung“ (Seite 5 unten).

Szenario für die großräumliche Verkehrssituation

Durch Rückstauungen entsteht bei einer öffentlichen Tiefgarage ein Leistungsproblem an der Signalanlage Bahnhofstraße / Kaiser-Ludwig-Ring. Im Ist-Zustand ergibt sich dort eine Verkehrsqualität C (bei A = optimal bis F = überlastet), d.h. derzeit ist ein guter Verkehrsablauf ohne Stauungen gegeben. Durch die Zusatzbelastung von 1.450 PKW-Fahrten am Tag (rd. 100-150 Kfz /Stunde während der Hauptverkehrszeit) käme es hier zu einem Abfall der Verkehrsqualität von C auf E bis F mit der Folge von Stauungen am Altstadtring in beide Richtungen.

Bei der Errichtung einer Quartiersgarage auf dem Areal der Bürgerspitalstiftung sind nur geringe Zusatzbelastungen zu erwarten, die auf dem Altstadtring praktisch nicht spürbar wären.

Zusammenfassung

„Aus verkehrlicher Sicht ist eine öffentliche Tiefgarage auf dem Bürgerspitalgelände abzulehnen“ (Seite 10 unten). Es würde mehr Verkehr in die Altstadtgassen gezogen als diese aufnehmen könnten. Neben beidseitigen Stauungen auf dem Altstadtring ergäbe es teils erhebliche Mehrbelastungen in den Zufahrtsstraßen mit gleichzeitigem weiterem Rückgang der Auslastung der bestehenden Tiefgarage.

Die Lärmimmissionen für die Anwohner lassen keine Genehmigungsfähigkeit erwarten.

Aus städtebaulicher Sicht wäre eine Erschließung der Tiefgarage zu Lasten der Fußgängerzone eine große planerische Fehlleistung.

Eine Quartiersgarage hat keine verkehrlichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

Anmerkung: Weitere wesentliche Aspekte einer öffentlichen Tiefgarage / Quartiersgarage wurden mit dem Sachstandsbericht nicht vorgetragen, der Fokus lag eindeutig auf der verkehrsplanerischen Seite, basierend auf dem Gutachten von Herrn Prof. Kurzak (19.03.2013).

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

--

c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

--

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

--

Personelle Auswirkungen:

--

Finanzielle Auswirkungen:

a) Finanzierungsplan

--

b) Haushaltsmittel

--

c) Folgekosten nach Fertigstellung der Maßnahme (davon an zusätzlichen Haushaltsmitteln erforderlich)

--

Alternativen:

--

Markus Kühne, Baureferent

Anlagen:

Gutachten des Büros Prof. Kurzak vom 19.03.2013