

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	005/0040/2004
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	07.07.2004
Verkehrskonzept Martinshöhe Erschließung des Baugebiets Amberg 79 "Martinshöhe 2"		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Fr. Neumüller, H. Babl, H. Mayer		
Beratungsfolge	14.07.2004	Bauausschuss

Beschlussvorschlag:

Das Verkehrskonzept in der Fassung vom 14.07.2004 stellt die verkehrliche Anbindung des Bebauungsplanes Amberg 79 „Martinshöhe 2“ dar.

Es wird Bestandteil der Begründung und im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und Träger öffentlicher Belange Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB ausgelegt.

Sachstandsbericht:

Im Rahmenplan vom 18.02.2004 (vgl. Vorlage Nr. 005/0006/2004) ist die weitere bauliche Entwicklung des südlichen Stadtgebiets im Bereich Gailoh dargestellt.

Für einen Teilbereich der Flächen südlich der Gailoher Hauptstraße wurde das Bebauungsplanverfahren Amberg 79 „Martinshöhe 2“ eingeleitet.

Für diese Maßnahme wurde eine Prognose und Darstellung der künftigen Verkehrsströme erstellt. Auch die weitere langfristige Baugebietsentwicklung wurde konzeptionell berücksichtigt.

Untersucht werden im Folgenden die Erschließung und die Verkehrsauswirkungen des Baugebiets auf das umliegende Straßennetz. Dabei wird auch die Entwicklung der Gailoher Hauptstraße hinsichtlich Verkehrslenkung und Begrünung betrachtet.

Als Grundlagen werden angenommen:

- die Verkehrszählung 2001 im Bereich Haager Weg/ Sebastianstraße
 - das Verkehrsgutachten von Professor Kurzak 2003 (Prognose für 2020).
- In der Prognose sind sowohl die Entwicklung der Wohngebiete zwischen Amberg und Gailoh und an der Stauffenbergstraße, als auch die Querspange zwischen Stauffenbergstraße und Von- Scheffel- Str. bereits enthalten.

1. Auswirkungen des Baugebietes Martinshöhe 2 auf das Straßennetz (siehe Anlage 1)

• **neuer Ziel- und Quellverkehr**

Durch die Gebietsausweisung entsteht ein zusätzlicher Verkehr von ca. 500 Kfz-Fahrten / Tag. Für den 1. Bauabschnitt werden ca. 350 Fahrten, für den 2. Bauabschnitt ca. 150 weitere Fahrten prognostiziert.

• **Verteilungsprognose 2008**

Der Prognose wurden die Zahlen der Verkehrszählung aus dem Jahr 2001 im Bereich Kreisverkehr Haager Weg/ Sebastianstraße zugrunde gelegt. Gerechnet wird mit einem stadteinwärts verlaufenden Verkehrsstrom von ca. 90%.

Spürbare Auswirkungen ergeben sich stadteinwärts bis zum Kreisverkehr (+ mind. 7,7 %), geringe Auswirkungen werden für die Sebastianstr. (+ ca. 4,1 %) und den Haager Weg (+ ca. 3,9 %) prognostiziert, sehr geringe Auswirkungen ergeben sich für den Mittleren Ring bei der Kochkellerkreuzung (+ ca. 1,4 %) und bei der JVA (+ ca. 0,9 %).

- **allgemeine Verkehrszunahme**

Die Zunahme des Kfz-Verkehrs auf größeren Straßen bis 2015 beträgt ca. 1,5% pro Jahr und liegt somit bereits im Haager Weg vergleichsweise über der durch das Baugebiet hervorgerufenen Verkehrszunahme.

2. Verkehrserschließung des Baugebietes Martinshöhe 2 (siehe Anlage 2)

- **2 separate Bauabschnitte (1. BA ca. 70 %; 2. BA ca. 30 %)**

Der vorliegende Entwurf ermöglicht die Erschließung in 2 Bauabschnitten(BA), die zusammenhängende, in sich abgerundete Bereiche bilden. Die Bebauung und somit auch der Verkehr stehen im Verhältnis von ca. 70% für den 1. Bauabschnitt und ca. 30% für den 2. Bauabschnitt.

- **2 separate Anbindungen an die Gailoher Hauptstraße**

Jeder Bauabschnitt ist separat an die Gailoher Hauptstraße angebunden. Eine interne Verbindung findet durch Geh- und Radwege statt. So wird u.a. auch ein späterer Baustellenverkehr im 1. BA vermieden.

- **Geschwindigkeitsbremsen an der Gailoher Hauptstraße**

Um eine sichere Anbindung des Baugebiets zu schaffen, ist eine Verschwenkung bei der Hauptzufahrt zum 1. BA vorgesehen. Dadurch kann gleichzeitig eine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer verwirklicht werden, die an dieser Stelle durch die Verlegung der Bushaltestelle an die Hauptzufahrt und den vorhandenen Geh- und Radweg entlang der Nordseite der Gailoher Hauptstraße eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ermöglicht.

Durch beidseitige begrünte Aufweitungen und alleeartige Baumpflanzungen wird der Straßenverlauf entlang des Baugebiets strukturiert und gestaltet.

- **abgestufte Binnenerschließung**

Die interne Baugebietserschließung erfolgt abgestuft in Tempo-30-Zonen im verdichteteren, hauptstraßennahen Bereich und anschließende Verkehrsberuhigte Bereiche in Schleifenform. Die bauabschnittsverbindenden Geh- und Radwege sollen für den Notfall befahrbar sein.

- **Anbindungen an die Wegesysteme der Umgebung**

An die umliegenden Feldwege und Geh- und Radwege für Freizeit und Erholung werden ausreichende Anbindungen vorsehen. Für den landwirtschaftlichen Verkehr ergibt sich keine Veränderung.

3. Geplante Verkehrsverbesserungsmaßnahmen im Überblick (siehe Anlage 3)

- **Verkehrsdirigent**

Allgemein kann die Leistungsfähigkeit von signalisierten Knotenpunkten durch den Einsatz des geplanten Verkehrsdirigenten um ca. 20 % verbessert werden (z.B. am mittleren Ring).

- **Querverbindung zwischen Von-Scheffel-Straße und Stauffenbergstraße**
Bei weiteren geplanten Baugebieten im Umfeld ist eine Verbindungsachse zwischen Stauffenberg- und Von- Scheffel- Straße vorgesehen. Dadurch werden die Wohngebiete und die infrastrukturellen Einrichtungen der Siedlungen St. Sebastian und Obere Hockermühle miteinander verbunden. So kann eine bessere Verteilung des Verkehrs und eine Entlastung der bisher stark belasteten Umfahrt Kennedystraße- Sebastianstraße- Haager Weg erreicht werden. In der zugrunde gelegten Prognose von Professor Kurzak ist die Verbindung bereits enthalten.
- **Kreisverkehr Gailoher Hauptstr./Von-Scheffel-Str./Haager Weg/Querspange**
Bei dem geplanten Knotenpunkt bietet die Anlage eines Kreisverkehrs durch eine günstige Geometrie und gleichmäßig belastete Äste eine gute Möglichkeit der Verkehrssteuerung. Der Kreisverkehr wirkt als Geschwindigkeitsbremse und bietet gleichzeitig Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer.
- **Möglichkeit zur stärkeren Kfz-Verkehrsvermeidung wegen naher Infrastruktur**
Im direkten Umfeld befinden sich Einrichtungen zur Nahversorgung, Kindergärten, Schule und Spielplätze. Im Anschluss an das neue Wohngebiet ist eine neue Haltestelle des ÖPNV vorgesehen, eine weitere ist im Bereich des geplanten Kreisverkehrs an der Von- Scheffel- Straße möglich. So ergibt sich eine ausgezeichnete Anbindung an die örtliche und überörtliche Infrastruktur, die eine gute Voraussetzung für Verkehrsvermeidung – auch hinsichtlich einer ökologischen Siedlungsentwicklung bietet.

Anzumerken bleibt, dass es sich bei allen vorliegenden Zahlen um prognostizierte Werte handelt. Ausgehend von der statistisch zu rechnenden allgemeinen Verkehrssteigerung beeinflussen weitere Faktoren wie die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Kosten- Nutzen Faktors im Individualverkehr sowie der Weiterbau von Straßen und Umgehungen die künftige Verkehrssituation.

Martina Dietrich, Baureferentin

Anlagen:

1. Prognose der Verkehrsströme bei Erschließung des Baugebiets Martinshöhe 2 für das Jahr 2008, (Fassung vom 14.07.2004)
2. Verkehrs- und Grünkonzept Gailoher Hauptstraße und Martinshöhe 2, (Fassung vom 14.07.2004)
3. Verkehrsstruktur Martinshöhe- Prognose für 2020, (Fassung vom 14.07.2004)