



B 85, Änderung der Knotenpunkte „Pflegerkreuz“ und „Kreuzung Fuggerstraße“ in Amberg - Voruntersuchung - Präsentation Arbeitsstand, Januar 2019



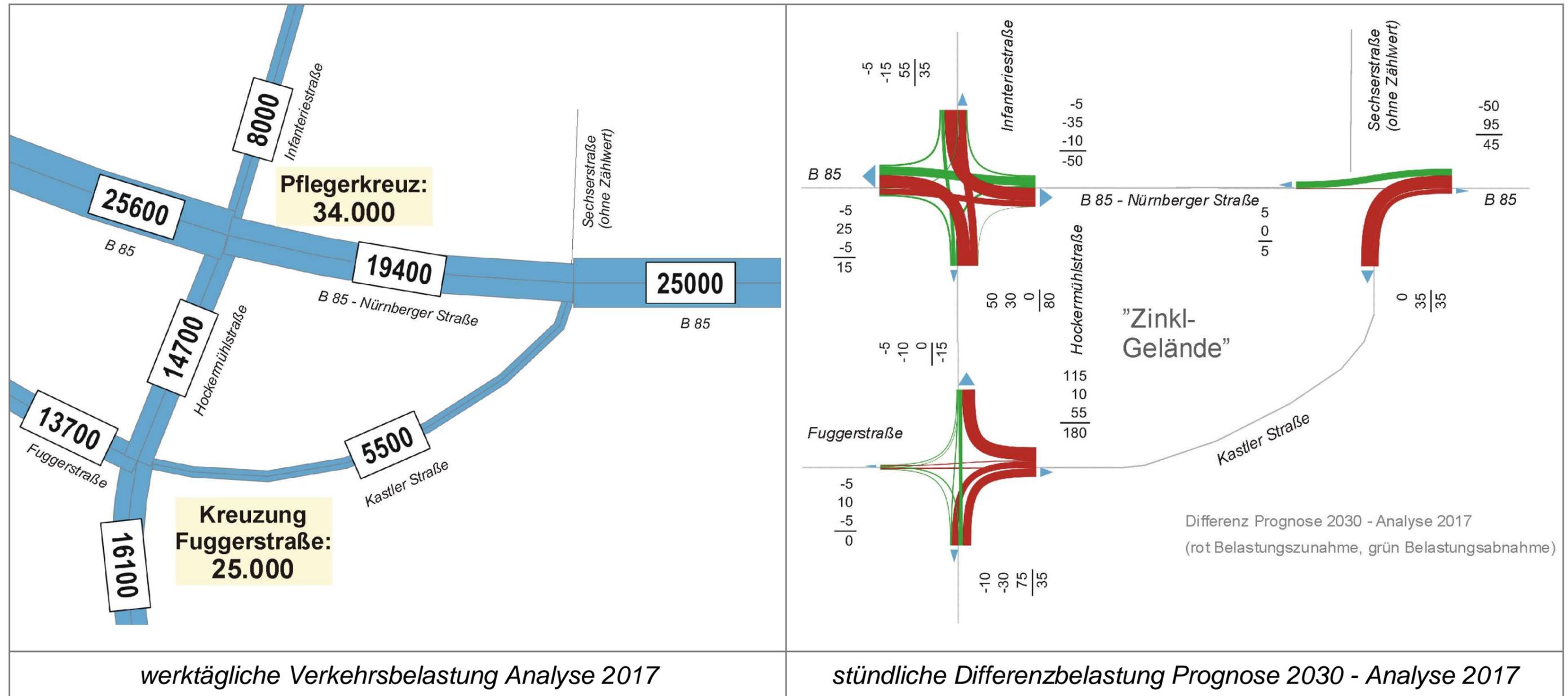


Bisher erfolgte Arbeitsschritte:

- Im Vorfeld: Verkehrserhebung als Wochenzählung mit Videotechnik (Oktober 2017)
- Vor-Ort-Analysen, Fotodokumentation, Problemdokumentation
- Durchführung und Auswertung Entwurfsvermessung
- Sicherheitsanalyse (beide Knotenpunkte bilden Unfallhäufungsstellen)
- Leistungsfähigkeitsberechnungen Analyse
(Kfz-Verkehr: Pflegerkreuz = QSV E, KP Fuggerstraße noch QSV D)
- Verkehrsprognose 2030:
 - Rückgang allgemeines Verkehrsaufkommen von 2 % (Basis Metadatenanalyse)
 - Ermittlung von Aufkommen und Verteilung des Verkehrsaufkommens Zinkl-Areal
- Leistungsfähigkeitsberechnung Prognosenullfall 2030 (beide Knotenpunkte QSV E, leichte Verschärfung der Situation)
- Grobkonzeption grundsätzlicher Lösungsmöglichkeiten und verkehrliche Bewertung
- Grobbewertung leistungsfähiger Lösungsmöglichkeiten
- Beginn der objektplanerischen Ausarbeitung erster Lösungen

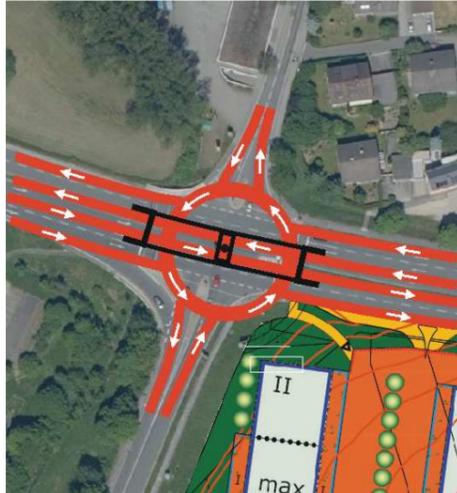
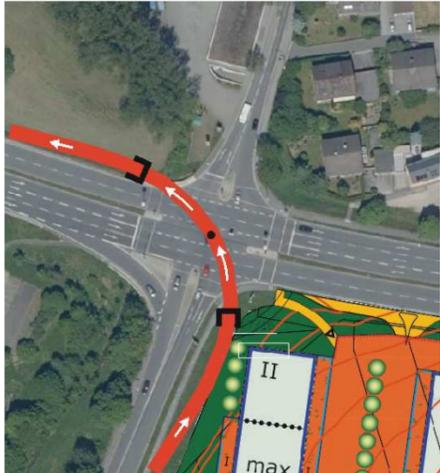
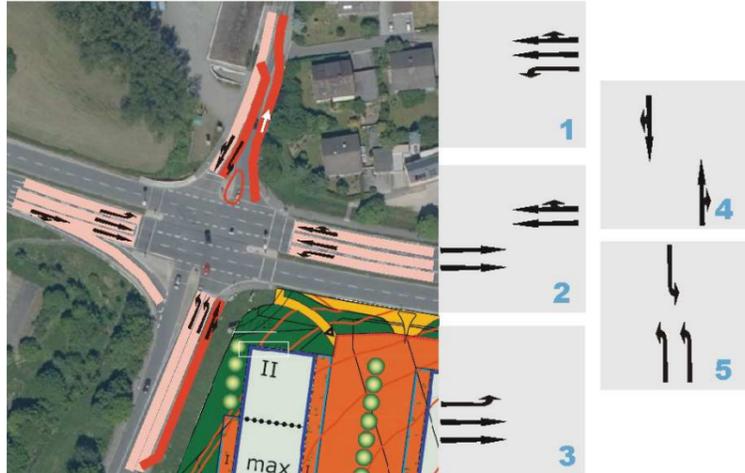


Verkehrliche Grundlagen:



→ Veränderte Verkehrsströme mit Entwicklung des Zinkl-Geländes führen tendenziell zu ungünstigerer Verkehrsqualität an den Knotenpunkten

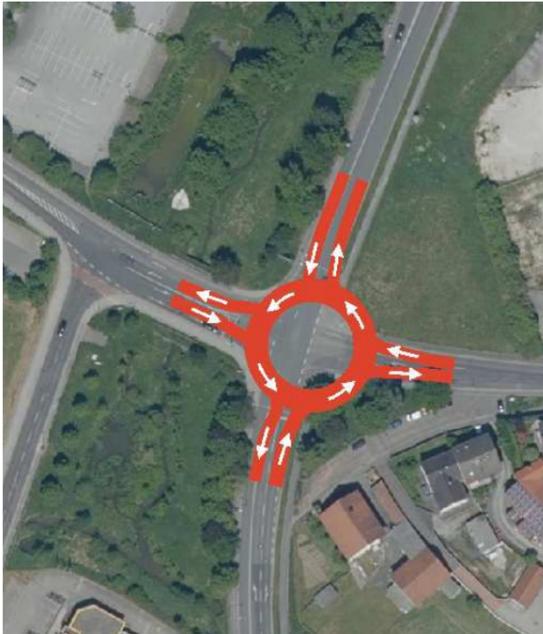
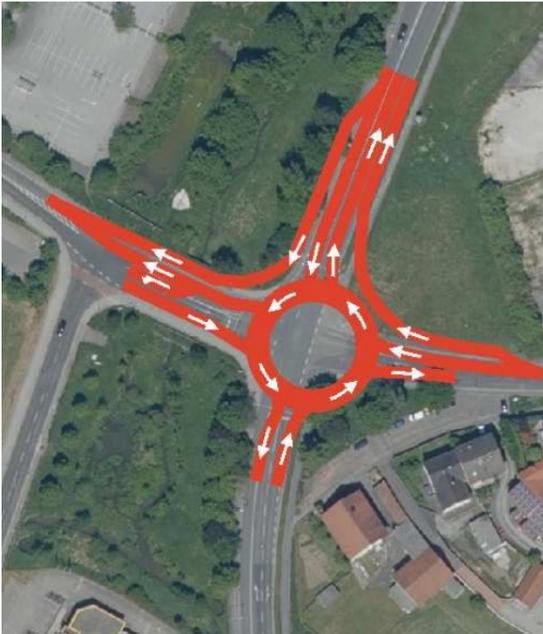
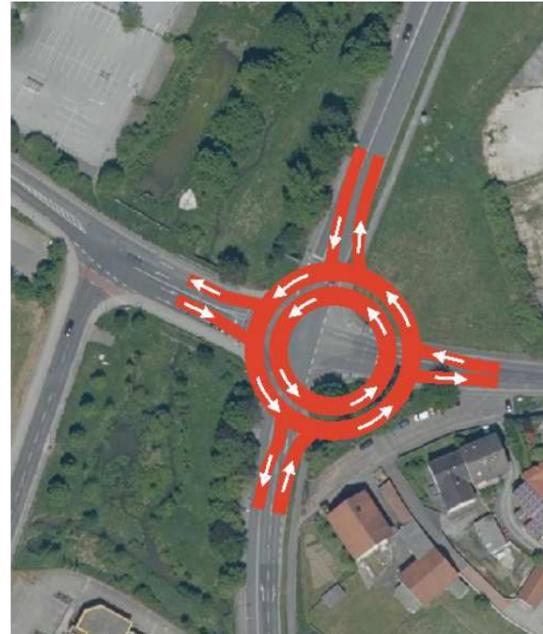
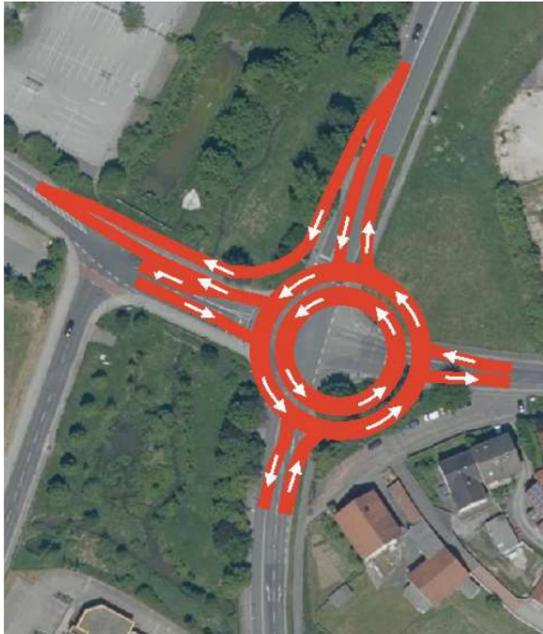
grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten Pflegerkreuz:

Lösung 1 4-armiger KV (mit maximaler Kapazität)	Lösung 2 Turbokreisverkehr	Lösung 3 Überführung B 85 mit Verteilerkreisverkehr
		
<p>QSV F (Ausschluss aufgrund unzureichender Leistungsfähigkeit)</p>	<p>QSV E (Ausschluss aufgrund unzureichender Leistungsfähigkeit)</p>	<p>QSV B</p>
Lösung 4 Überflieger Linkseinbieger	Lösung 5 Ausbau LSA-Knoten	
		
<p>QSV C</p>	<p>QSV D</p>	

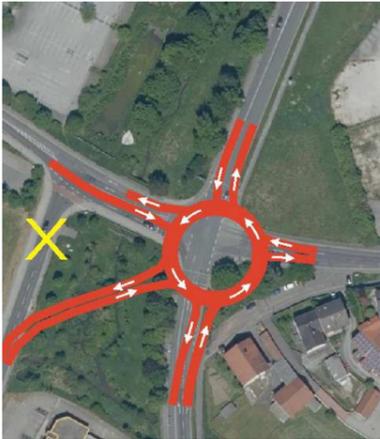
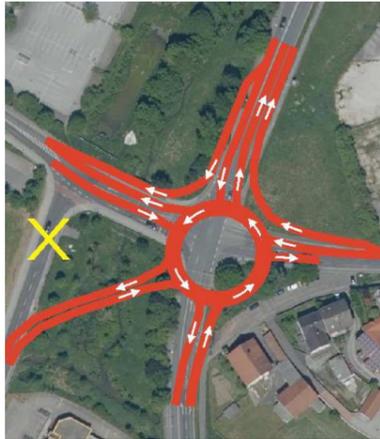
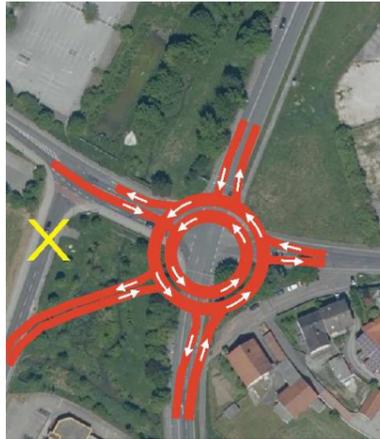
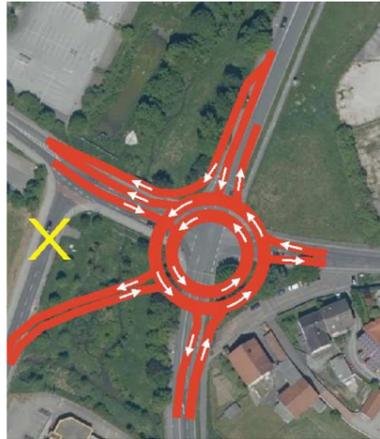
Grobbewertung leistungsfähige Lösungsmöglichkeiten Pflegerkreuz:

Lösung	Lösung 3	Lösung 4	Lösung 5
Prinzipskizze			
Grobbewertung	<ul style="list-style-type: none"> • beste Verkehrsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> • befriedigende Verkehrsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> • knapp ausreichende Verkehrsqualität (aber Verbesserung ggü. Status Quo)
	<ul style="list-style-type: none"> • hohes Investitionsvolumen (Größenordnung ≥ 10 Mio. €) 	<ul style="list-style-type: none"> • mittleres Investitionsvolumen (Größenordnung ~ 5 Mio. €) 	<ul style="list-style-type: none"> • geringes Investitionsvolumen (Größenordnung ~ 1 Mio. €)
	<ul style="list-style-type: none"> • erhebliche bauzeitliche Beeinträchtigungen 	<ul style="list-style-type: none"> • entwurfstechnisch kaum realisierbar 	<ul style="list-style-type: none"> • moderate bauzeitliche Verkehrsbeeinträchtigungen
Fazit	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund bester Verkehrsqualität vertieft zu untersuchen 	<ul style="list-style-type: none"> • entwurfstechnisch kaum realisierbar → Ausschluss wird empfohlen 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund geringer Kosten vertieft zu untersuchen

grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten KP Fuggerstraße (4-armige Kreisverkehre):

<p>Lösung 1a 4-armiger KV</p>	<p>Lösung 1b 4- armiger KV mit zwei Bypässen</p>	<p>Lösung 1c 4-armiger KV ohne Bypässe, Kreisfahrbahn 2- streifig</p>	<p>Lösung 1d 4-armiger KV 1 Bypass, Kreisfahrbahn 2- streifig</p>
			
<p>QSV E (Ausschluss aufgrund unzu- reichender Leistungsfähigkeit)</p>	<p>QSV D keine kritischen Rückstaus</p>	<p>QSV C, mit Rückstau bis Pflegerkreuz (Ausschluss aufgrund unzu- reichender Leistungsfähigkeit)</p>	<p>QSV C (fast QSV B) keine kritischen Rückstaus</p>

grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten KP Fuggerstraße (5-armige Kreisverkehre mit Gerberstr.):

Lösung 2a 5-armiger KV (mit Gerberstraße)	Lösung 2b 5-armiger KV (mit Gerberstraße) mit zwei Bypässen	Lösung 2c 5-armiger KV (mit Gerberstraße) ohne Bypässe, Kreisfahrbahn 2- streifig	Lösung 2d 5-armiger KV (mit Gerberstraße) 1 Bypass, Kreisfahrbahn 2- streifig
			
<p>QSV F (Ausschluss aufgrund unzu- reichender Leistungsfähigkeit)</p>	<p>QSV E (Ausschluss aufgrund unzu- reichender Leistungsfähigkeit)</p>	<p>QSV D mit Rückstau bis Pflegerkreuz (Ausschluss aufgrund unzu- reichender Leistungsfähigkeit)</p>	<p>QSV C keine kritischen Rückstaus</p>

grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten KP Fuggerstraße (LSA-Ausbaulösungen):

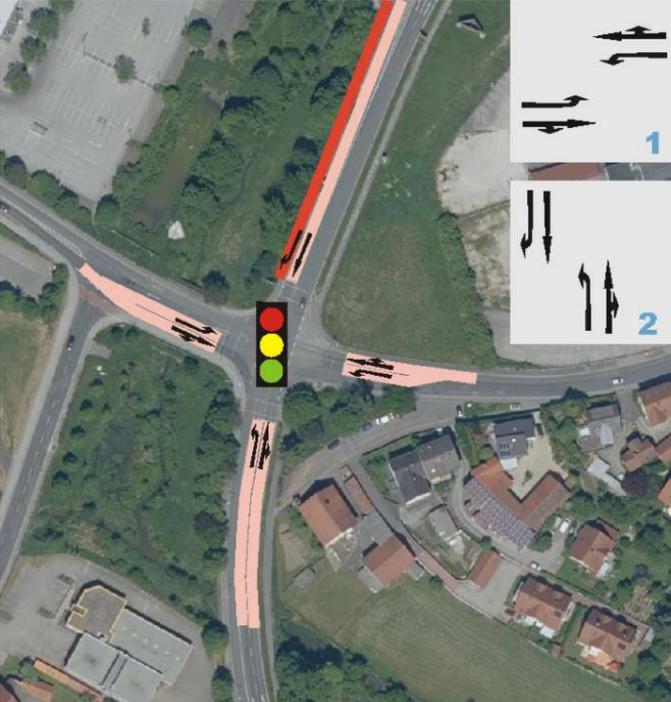
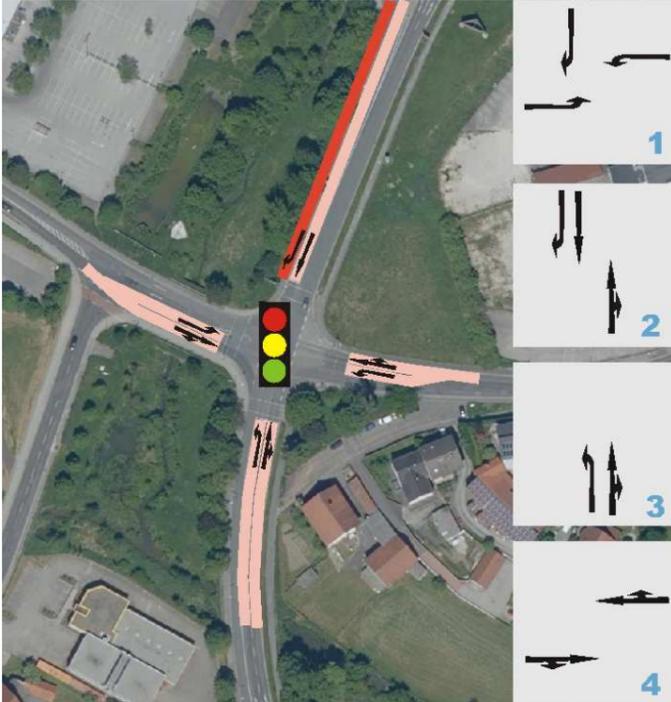
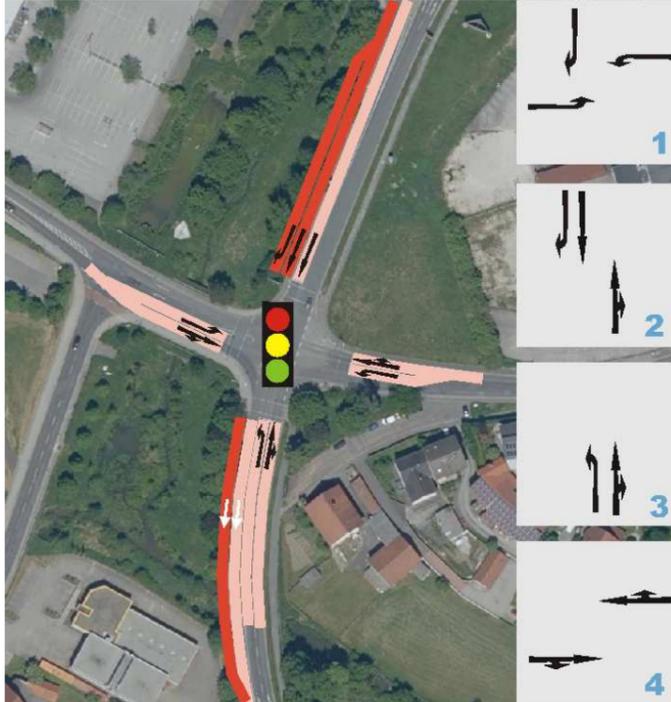
<p>Lösung 3a LSA , Zusatzfahrstreifen Hockermühlstr. Nord bisherige Zweiphasensteuerung</p>	<p>Lösung 3b LSA , Zusatzfahrstreifen Hockermühlstr. Nord Vierphasensteuerung - voll gesicherte Linksabbieger</p>	<p>Lösung 3c LSA , 2 Zusatzfahrstreifen Hockermühlstr. Nord Vierphasensteuerung - voll gesicherte Linksabbieger</p>
		
<p>QSV D (mittlere gewichtete Wartezeit = 35 s) Rückstaulängen mit vorhandenem Stauraum knapp verträglich</p>	<p>QSV D (mittlere gewichtete Wartezeit = 45 s) Rückstau mit vorhandenem Stauraum unverträglich (Ausschluss wegen unzureichender Leistungsfähigkeit)</p>	<p>QSV C (mittlere gewichtete Wartezeit = 35 s) Rückstaulängen mit vorhandenem Stauraum knapp verträglich</p>

Tabelle 1: Übersicht Lösungsvarianten Kreuzung Fuggerstraße

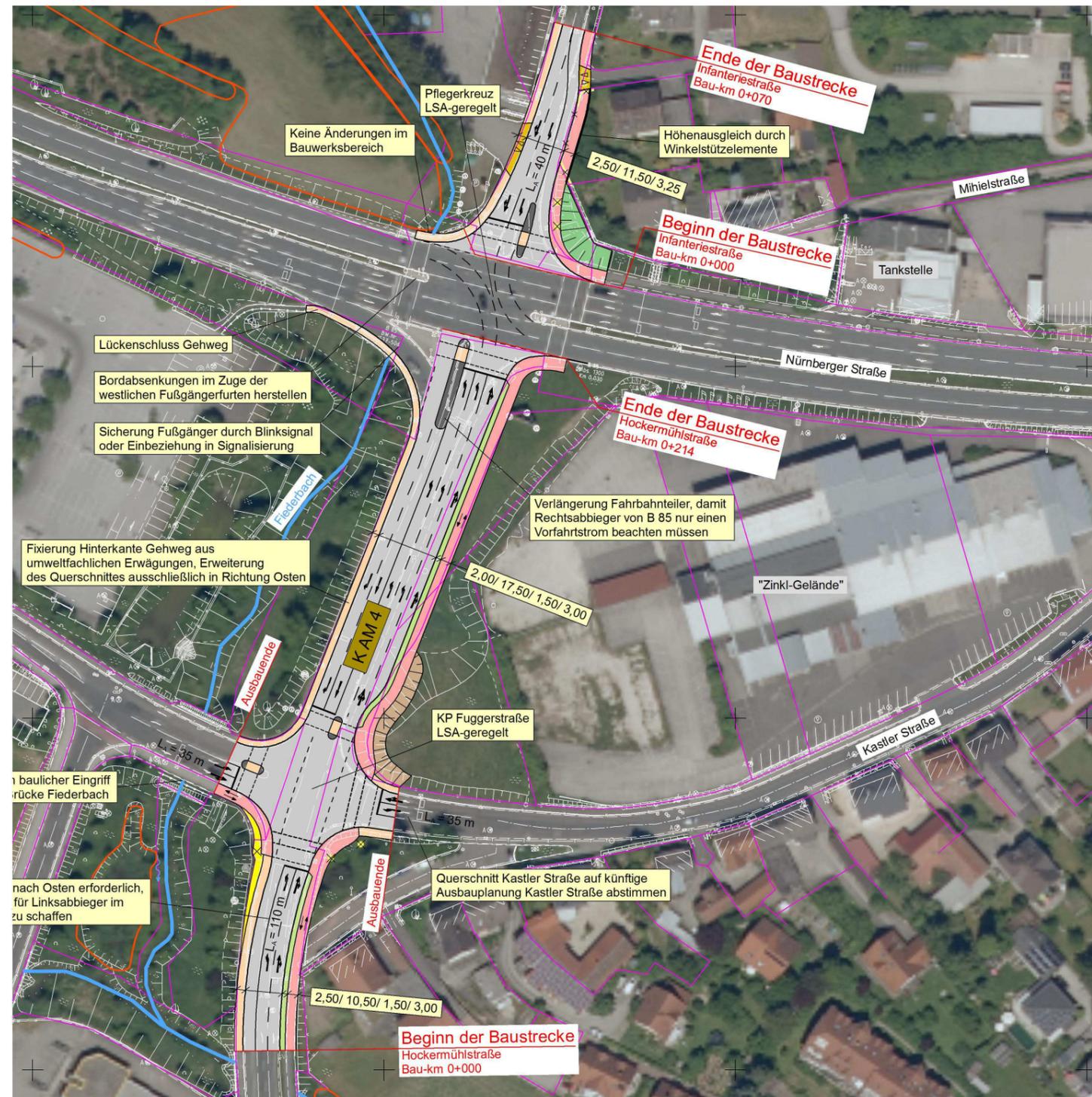
Grobbewertung leistungsfähige Lösungsmöglichkeiten KP Fuggerstraße:

Lösung	Lösung 1b	Lösung 1d	Lösung 2d	Lösung 3a	Lösung 3c
Prinzip-skizze					
Verkehrs-qualität	<ul style="list-style-type: none"> • QSV D (geringe Reserven) 	<ul style="list-style-type: none"> • QSV C 	<ul style="list-style-type: none"> • QSV C 	<ul style="list-style-type: none"> • QSV D 	<ul style="list-style-type: none"> • QSV C
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Größenordnung: 2 Mio. € 	<ul style="list-style-type: none"> • Größenordnung: 2 - 3 Mio. € 	<ul style="list-style-type: none"> • Größenordnung: 3 Mio. €. € 	<ul style="list-style-type: none"> • Größenordnung: ~ 1 Mio. € 	<ul style="list-style-type: none"> • Größenordnung: > 1 Mio. €
Bauzeit	<ul style="list-style-type: none"> • erhebliche Beeinträchtigung 	<ul style="list-style-type: none"> • erhebliche Beeinträchtigung 	<ul style="list-style-type: none"> • erhebliche Beeinträchtigung 	<ul style="list-style-type: none"> • geringe Beeinträchtigung 	<ul style="list-style-type: none"> • geringe Beeinträchtigung
Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> • Eingriff Fiederbach • teilweise Überbauung Grünfläche Südostquadrant 	<ul style="list-style-type: none"> • Eingriff Fiederbach • <u>komplette</u> Überbauung Grünfläche Südostquadrant 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Durchschneidung der Aue von Fieder- und Ammerbach</u> • <u>komplette</u> Überbauung Grünfläche Südostquadrant 	<ul style="list-style-type: none"> • unerhebliche Eingriffe 	<ul style="list-style-type: none"> • moderate Eingriffe
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • grundsätzliche Sicherheit Kreisverkehre durch Sonderformen (Bypässe, 2-streifige Kreisfahrbahn) eingeschränkt • LSA-Lösungen aus Sicherheitssicht untereinander und mit Kreisverkehren vergleichbar, mit Vorteilen 4-Phasen-Steuerung 				
Fazit	<ul style="list-style-type: none"> • Auf Basis Grobbewertung vorerst keine harten Ausschlusskriterien zu identifizieren 				

Lösungsmöglichkeiten B 85/ Kastler Straße:

<p>Lösung 1a Verlängerung LA-Streifen nach Osten</p>	<p>Lösung 1b Verlängerung LA-Streifen nach Westen</p>	<p>Entsprechend vorläufiger Abstimmungen erscheint lediglich Lösung 1a zur Umsetzung geeignet.</p>
<p>QSV C</p>	<p>QSV C, unzureichende Stauraumlänge</p>	<p>Lösung 2c LSA - mit Fuß-/ Radfahrerquerung B 85</p>
<p>Lösung 2a LSA - nur Linksabbiegestreifen Ost</p>	<p>Lösung 2b LSA - Linksabbiegestreifen Ost und West</p>	<p>Lösung 2c LSA - mit Fuß-/ Radfahrerquerung B 85</p>
<p>QSV B</p>	<p>QSV B</p>	<p>QSV C, unzureichende Stauraumlänge</p>

Arbeitsstand Objektplanung, Maßnahmenpaket 1 - „LSA-Ausbau“:





Weiteres Vorgehen:

- Bestimmung von drei Maßnahmepaketen
 - (weitere) Objektplanerische Ausarbeitung der Maßnahmepakete
 - Bewertung der Maßnahmepakete bzw. auch von Teillösungen
 - Verkehrsqualität (einschließlich mikroskopische Verkehrssimulation)
 - Verkehrssicherheit
 - Entwurfstechnische Aspekte
 - Stadtbild/ Umwelt
 - Investitionskosten
- Identifizierung der Vorzugsvariante**



Wesentliche Abstimmungsfragen:

- Bestehen aus Sicht der Stadt Amberg Ausschlusskriterien für verbleibende leistungsfähige Varianten? (z.B.: umweltfachliche Bedenken beim 5-armigen Kreisverkehr KP Fuggerstr.)
- Existieren konzeptionelle Planungen zu Radverkehrsanlagen im Umfeld?
 - Sind die einseitigen Radverkehrsanlagen, die im Anschluss bestehen, bindend?
 - Oder sollten die Planungen auf zweiseitige Radverkehrsanlagen abzielen? (wäre eher richtlinienkonform - als langfristige Insellösung jedoch nicht sinnvoll)
- Gibt es ein städtisches Prinzip zur Führung des Radverkehrs an Kreisverkehren?
 - Bislang sind umlaufende Zweirichtungsradwege vorgesehen.
 - Wäre Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn denkbar?

Ende des Vortrages - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!