

Verkehrsuntersuchung Paketzentrum Weichering

Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung vom 05. Mai 2023

In der 2. Auslegung des Bebauungsplans „Paketzentrum Weichering“ sind u.a. die nachfolgenden Stellungnahmen und Einwendungen zur Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2023 eingegangen.

Träger öffentlicher Belange: Stadt Neuburg [1]

Private Stellungnahmen: Private Stellungnahme 1 [2]

Private Stellungnahme 7 [3]

Private Stellungnahme 9 [4]

Private Stellungnahme 15 [5]

Nachfolgend wird auf die sich aus den vorgenannten Stellungnahmen ergebenden Sachverhalte eingegangen, die für die Abwägung von zentraler Bedeutung sind. Die in der Auflistung nicht genannten Stellungnahmen werden in der Abwägung gewürdigt (Abwägungstabelle).

1 Warum ist die Verkehrssituation am Biberweg noch immer nicht richtig dargestellt? [2], [3], [4]

Es ist richtig, dass die Verteilung der Pkw-Verkehre (Bild 5) noch ein Linksabbiegen vom Biberweg auf die B 16 in FR Osten bzw. ein Rechtseinbiegen von der B 16 aus FR Osten in den Biberweg darstellt. Dabei handelt es sich um einen redaktionellen Fehler. Textlich und in den Berechnungen ist diese Fahrbeziehung nicht mehr berücksichtigt und der entsprechende Verkehr an der Rampe zur bzw. von der B 16 weiter westlich berücksichtigt.

2 Wieso setzen sich die die künftigen Verkehrssteigerungen in den Tabellen 6, 7 und 8 auf der Seite 6 (Verkehrliche Kennwerte) unterschiedlich zusammen, so dass sich eine andere Differenz ergibt als beschrieben? [3]

Der Vergleich zwischen DTV-Werten (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, die den Verkehr eines gesamten Jahres im Durchschnitt berücksichtigt und mit Faktoren ermittelt wird) und der absoluten Verkehrssteigerung im Prognose-Null-Fall, die sich lediglich auf die Verkehrserhebung eines Tages

bezieht, ist nicht richtig, da hier unterschiedliche Belastungsgrundlagen miteinander verglichen worden sind. Die absolute Verkehrssteigerung wird mittels Saison- und Wochenfaktoren für den DTV abgemindert, da dieser für die Lärmberechnung über ein gesamtes Jahr maßgebend ist. Ebenso sind die Neuverkehre der Deutschen Post, die die Tagesverkehre im Starkverkehr darstellen für die Worst-Case-Betrachtung im Prognose-Planfall mittels Saison- und Wochenfaktoren für den DTV abgemindert worden und somit nicht vergleichbar. Daher wird kein Änderungsbedarf in der Verkehrsuntersuchung gesehen.

3 Warum weichen die diversen neuen Zählungen der IGS von 2022 deutlich von den Zahlen der Landesbaudirektion ab, gerade bezogen auf den Schwerverkehr? [4]

Die Erhebung ist mit einer Zählstelle auf der B 16 westlich des Plangebietes verglichen worden. Im Ergebnis weist der Kfz-Verkehr verglichen mit den Daten der Zählstelle aus 2022 höhere Belastungen auf. Der geringere Schwerverkehr ist innerhalb der vertretbaren Abweichungen, die zwischen Verkehrserhebungen liegen können. Daher wird kein Änderungsbedarf in der Verkehrsuntersuchung gesehen.

4 Was ist die Berechnungsgrundlage für die in Tabelle 1 angegebenen zu erwartenden Neuverkehre der Post? [4]

Das Neuverkehrsaufkommen aus Tabelle 1 der Verkehrsuntersuchung wurde von der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellt und basiert auf Erfahrungswerten aus anderen Paketzentren. Daher wird kein Änderungsbedarf in der Verkehrsuntersuchung gesehen.

5 Wieso steht unter Kapitel 2.3, dass die Verteilung der Lkw-Verkehre direkt zur nächstmöglichen Anschlussstelle erfolgt, wenn doch 40 % der Lkw-Verkehre Richtung Westen auf der B 16 fahren? [4]

In der Tat ist die Aussage, dass die Verteilung der Lkw-Verkehre direkt zur nächstmöglichen Anschlussstelle erfolgt, missverständlich und bezieht sich ausschließlich auf die 60 % der Lkw-Verkehre, die in Richtung Osten auf der B 16 fahren.

6 Wieso ist der Coronafaktor für die unterschiedlichen Verkehrserhebungen aus den Jahren 2021 und 2022 so unterschiedlich und warum wurde der Rechenweg nicht in die Verkehrsuntersuchung aufgenommen? [3], [5]

In der aktuellen Verkehrsuntersuchung zum geplanten PZ Weichering vom 05. Mai 2023 ist die Verkehrszählung aus Juli 2022 zugrunde gelegt worden. Hintergrund ist der, dass bei der Durchführung der Verkehrserhebung im Februar 2021 die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Verkehrsbelastungen höher lagen als bei der Durchführung der Verkehrserhebung im Juli 2022. Beide Verkehrserhebungen sind mit einem sog. Corona-Faktor hochgerechnet worden. Allerdings hat sich herausgestellt, dass die Daten aus Februar 2021 überschätzt worden sind, d. h. ein zu hoher Corona-Faktor angenommen wurde, da die Erfahrungen aus weiteren im Jahr 2022 erhobenen Werten zeigen, dass durch die Corona-Pandemie durch mehr Home-Office und weniger Präsenztermine geringerer Kfz-Verkehr auf den Straßen zu verzeichnen ist. Diese Erfahrung konnte erst in den Corona-Faktor zur Verkehrserhebung aus Juli 2022 einfließen, sodass mögliche Verzerrungen der Verkehrsbelastungen aufgrund der Corona-Pandemie beseitigt werden konnten. Daher sind die Verkehrsbelastungen im Analysefall an den untersuchten Knotenpunkten in der aktuellen Verkehrserhebung aus Juli 2022 teilweise geringer als bei der Verkehrserhebung aus Februar 2021. Alle Rechenwege können in den im Literaturverzeichnis angegebenen Quellen nachvollzogen werden. Daher wird kein Änderungsbedarf in der Verkehrsuntersuchung gesehen.

7 Wieso wurde der Querschnitt auf der B 16 westlich der Auffahrt auf Höhe Maxweiler (Zählstelle 72339488) nicht ausgewiesen? [4]

Die Auswahl der Querschnitte zur Ermittlung der verkehrlichen Kennwerte deckt den Einwirkungsbereich des Paketentrums ausreichend ab.

Die Werte der Zählstelle 72339488 zeigen 2022 im Vergleich zu den Vorjahren geringere Ergebnisse. Die Verkehrserhebung vom 19.07.2022 ist mit besagter Zählstelle auf der B 16 westlich des Plangebietes verglichen worden. Im Ergebnis weist der Kfz-Verkehr höhere Belastungen auf. Der geringere Schwerverkehr ist innerhalb der vertretbaren Abweichungen, die zwischen Verkehrserhebungen liegen können.

Die dargestellten Querschnitte berücksichtigen die untersuchten Knotenpunkte sowie die Anbindungen der Verkehre auf die B 16 im direkten Umfeld des geplanten Paketzentrum und somit nicht weitere Querschnitte westlich des Untersuchungsgebietes. Daher wird kein Änderungsbedarf in der Verkehrsuntersuchung gesehen.

8 Wieso wurde die Lichtsignalanlage an der B 16 auf Höhe Neuburg a. D. Donau nicht untersucht, obwohl Verkehre der Post dorthin fahren? [1], [4]

Untersucht wurden die Verkehre auf die B 16 sowie das Straßennetz zu diesen Anbindungen zur B 16 und somit nicht weitere Knotenpunkte westlich des Untersuchungsgebietes, da sich die Verkehre dann im Straßennetz verteilen. Der genannte Knotenpunkt wurde vom Straßenbaulastträger nicht zur Untersuchung gefordert. Daher wird kein Änderungsbedarf in der Verkehrsuntersuchung gesehen.

9 Wieso ist eine Verkehrserhebung an 2 Tagen ist ausreichend? [1], [5]

Die Durchführung einer Verkehrserhebung an zwei Tagen ist ein gängiges Verfahren, welches durch das Regelwerk „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ (EVE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für Knotenpunktzählungen gestützt wird. Die Hochrechnung des Corona-Faktors erfolgte entsprechend der Literatur. Daher wird kein Änderungsbedarf in der Verkehrsuntersuchung gesehen.

10 Wieso wurden eigene Zähldaten und keine offiziellen Zähl-daten verwendet? [1]

Die Verkehrsmengenangaben in der Verkehrsuntersuchung beruhen auf einer 24-Stunden-Zählung vom 19.07.2022. Die Daten sind entsprechend der Literatur mit einem Coronafaktor hochgerechnet worden und mit Daten des Landesverkehrsmodells Bayern und einer Zählstelle auf der B 16 westlich des Plangebietes mit einer allgemeinen Verkehrssteigerung bis zum Prognosejahr 2035 hochgerechnet worden. Bezogen auf die zusätzlichen Verkehrsbelastungen des Paketzentrums ist keine Änderung in den beiden Verkehrsuntersuchungen vom 04.04.2022 und 05.05.2023 vorgenommen worden. Für die meisten Knotenpunkte lagen auch keine offiziellen Zähl-daten vor, sodass

eine eigene Verkehrserhebung nach den „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ (EVE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) durchgeführt wurde. Daher wird kein Änderungsbedarf in der Verkehrsuntersuchung gesehen.

11 Wieso ist die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte bzw. der Ein- und Ausfädelspuren der B16 mit der Leistungsfähigkeit akzeptabel? Was ist mit den Gefahrguttransporten und der Gefahr durch und für Linksabbieger zur Muna? [1]

Die Ergebnisse der Simulation haben zwar teilweise eine ausreichende Qualitätsstufe (QSV D), haben aber keine Rückstauerscheinungen auf die B 16 gezeigt, sodass eine Verkehrsgefährdung nicht vorliegt.

Mehrere Verkehrserhebungen am Knotenpunkt zum/vom Munitionsdepot haben eine geringe Verkehrsbelastung der Linksabbiegeströme aufgezeigt. Gefährdungen beim Abbiegen sind vordergründig durch unzureichende Sichtfelder zu begründen. Sollten die Sichtfelder freigehalten sein, sind Zeitlücken vorhanden, um links abzubiegen. Dies betrifft sowohl die Linksausbiegenden Fahrzeuge vom Munitionslager als auch die Linkseinbiegenden Fahrzeuge von der B 16 kommend. Da die Linkseinbiegenden Fahrzeuge von der B 16 zudem über einen eigenen Linksabbiegefahrstreifen verfügen, besteht auch keine Gefährdung für den fließenden Verkehr. Daher wird kein Änderungsbedarf in der Verkehrsuntersuchung gesehen.

12 Wieso wurden für die Betrachtung der nachmittäglichen Spitzenstunde die Neuverkehre der Post in den Uhrzeiten 19.00 – 20.00 Uhr für den Lkw-Verkehr und 20.00 – bis 21.00 Uhr für den Pkw-Verkehr angenommen? [1]

Da in der Verkehrsuntersuchung der Worst-Case-Fall betrachtet worden ist, sind die zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch das geplante Paketzentrum in den beiden Stundenbereichen 19.00-20.00 Uhr (Lkw-Verkehr) sowie 20.00-21.00 Uhr (Pkw-Verkehr) betrachtet worden. Da die zusätzlichen Verkehre der Deutschen Post mit der nachmittäglichen Spitzenstunde der Verkehrserhebung für den Prognose-Fall überlagert worden sind, ist der Sprachgebrauch „Nachmittag“. Somit soll gewährleistet sein, dass bei den größten Überlagerungen trotzdem ein leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet werden

kann. Daher wird kein Änderungsbedarf in der Verkehrsuntersuchung gesehen.

13 Wieso wurden für die Knotenpunkte 03, 04, 07 und 08 „innerorts“ verortet? [5]

Die Lage der o.g. Knotenpunkte wurde fälschlicherweise in den Innerortsbereich verortet. Dabei handelt es sich lediglich um einen redaktionellen Fehler.

Fazit

Nach der Bewertung der im Rahmen der 2. Auslegung des Bebauungsplans „Paketzentrum Weichering“ eingegangenen Stellungnahmen zur Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2023 sind keine fachlichen Änderungen erforderlich und am Ergebnis kann festgehalten werden. Ergänzend zu dieser Stellungnahme sind die Würdigungen der Einwendungen in der Abwägungstabelle zu berücksichtigen.

Neuss, 29.02.2024