

Stellungnahme zum geplanten „Sondergebiet Paketzentrum Weichering“ aus Verkehrsrechtlicher und unfallanalytischer Sicht.

Das Verkehrsreferat nimmt ausschließlich Stellung zu Belangen aus verkehrsrechtlicher und verkehrstechnischer, sowie unfallanalytischer Sicht. Es werden keine Aussagen zu Natur-, Umwelt, Lärm- und Immissionsschutz vorgenommen. Aus diesem Grund werden auch nur die hierfür erforderlichen Abschnitte und Pläne des Verfahrens betrachtet.

1. Änderung des Flächennutzungsplanes „Sondergebiet Paketzentrum Weichering“

Unterlage 1.2 Begründung

1.1. zu Abschnitt 3.3 Standortsuche

Die grundsätzlich zur Standortsuche getroffenen Ausführungen sind in Bezug auf die Anschlussstellen korrekt dargestellt die hierbei unter 3.3.1.1 Standort 1 – nördlich Lichtenau an der B 16 getroffene Aussage zur Zulässigkeit mehrerer Anschlussstellen in kurzer Folge ist in Frage zu stellen, da die Vermeidung nicht einer Unzulässigkeit gleichzuhalten ist. Die Zu- und Abfahrten zu Bundesstraßen sollen in der Regel generell höhenfrei ausgestaltet sein, da dies das Maximum an Verkehrssicherheit darstellt.

1.2. zu Abschnitt 7 Erschließung, Ver- und Entsorgung

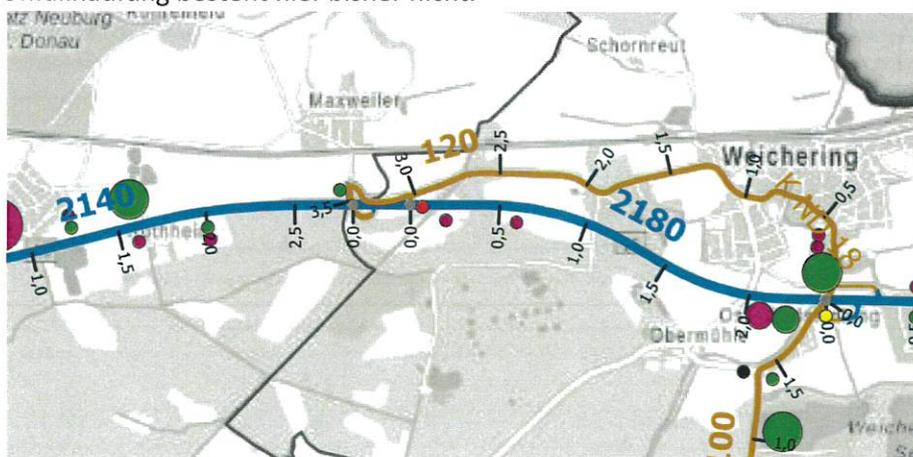
1.2.1. zu 7.1 Verkehrliche Erschließung

Der Annahme folgend, dass die Schleppkurven für Giga-Liner entsprechend zu Grunde gelegt wurden (vgl. 8.1.3 der Begründung vBP), wird angenommen, dass die erforderlichen Werte eingehalten werden können.

1.3. zu Abschnitt 9 Belange der Bundeswehr

1.3.1. Bewertung der Verkehrsinfrastruktur

Hier wurde offenbar das Belang der Bundeswehr fehlerhaft interpretiert, die Bundeswehr hat nicht von einer Gefährdung des Linksabbiegens aus der B16 in das Tanklager Neuburg als Gefährdet eingeschätzt, sondern das Ausfahrten in die B16 nach links in Richtung des Luftwaffenstützpunktes Neuburg. Hierbei ist tatsächlich die Befürchtung der Bundeswehr zu teilen, dass aufgrund der erhöhten Verkehrsfrequenz auf der Bundesstraße, die Zufahrt für Gefahrgutfahrzeuge sichtlich erschwert wird. Eine Unfallhäufung besteht hier bisher nicht.



Verkehrsreferat
Neuburg am Main

28. Juni 2022

eingegangen

2. **Bewertung der Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH vom 19.04.2022**

Die durchgeführten Verkehrsuntersuchungen der IGS Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH, Neuss vom April 2022 sind einer Momentaufnahme gleichzusetzen. Es wurde hierfür ein viel zu kurzer Zählzeitraum (1 Tag, Donnerstag, der 04.02.2021) zur Beurteilung herangezogen. Hierdurch können u.E. keine hinreichend gesicherten Aussagen zum Verkehrsfluss getroffen werden. Aus dem Gutachten geht ebenfalls nicht hervor, ob es im weiteren Verlauf Umleitungen oder kurzzeitige Ereignisse gegeben hatte, welche den Verkehrsfluss beeinflusst hatten. Hinzu kommt, dass unterschiedliche Wochentage verschiedene Verkehrswerte aufzeigen. Zum Abgleich wurden die Kennwerte QS 04, QS 06 und QS 08 der Tabelle 3 und des Anhanges 7 herangezogen, da diese den Messstellen der Verkehrszählung als ausschlaggebendes Zahlenwerk entsprechen, und sind in etwa anwendbar. Aus diesem Grund wird im Folgenden auf die qualifizierten Zahlen der Straßenverkehrszählung des Freistaates Bayern zurückgegriffen (Quelle: BaySIS, <https://baysis.bybn.de/verkehrsdaten/svz/zaehlstelle/index.html>)

Die Verkehrszahlen aus der Verkehrszählung 2019 weisen für die Bundesstraße 16 im Bereich zwischen Zell und Maxweiler (angenommene QS 06) einen DTV von 15.073 und zwischen Maxweiler und Lichtenau (angenommene QS 04) 14.034 KFZ/24h auf. Der Schwerverkehrsanteil liegt hierbei im ersten Abschnitt bei 15,4 % und im zweiten bei 13,9 %. Auf der Kreisstraße ND 18 (angenommene QS 08) ist ein DTV von 1.023 ausschlaggebend, und hierbei herrscht ein Schwerverkehrsanteil von 2,54 %. Siehe Anlagen 1 – 3. Dies bedeutet, dass die B16 der Entwurfsklasse (EKL) 1 mit einem Regelquerschnitt (RQ) 15,5 und einer Zufahrtslösung Ein-/Ausfädelstreifen nach den Richtlinien zur Anlage von Landstraßen (RAL) ausgebaut sein sollte. Die Kreisstraße ND 18 wäre nach denselben Kriterien der EKL 4 mit einem RQ 9 und einer Führung im Kontenpunkt in der Form Ein-/Abbiegen/Kreuzen ohne Lichtsignalanlage zu bewerten

Mit den durch die DHL prognostizierten Verkehrsbelastungen aus dem Gutachten ändern sich die Verkehrszahlen wie folgt;

Es werden 766 LV und 2.590 SV Fahrten/24 h angenommen. Diese sind vollständig auf bisherigen Werte die ND 18 aufzuschlagen, da Sie hier als Ziel und Quellverkehr vorkommen werden. Somit wäre der Kreisstraße ein DTV von 4.379 und einem SV Anteil 59,7 % zuzuordnen und diese dem Grund nach in die EKL 3 mit RQ 11 und einem Ein-Abbiegen/Kreuzen zu versetzen (vgl. RAL Kapitel 3.2). Jedoch bedingt eine SV Belastung von 2.590 FZ/24 h, dass eine Reduzierung der Fahrstreifenbreite auf unter das geforderte Mindestmaß von 3,50 m ausschiedet (vgl. RAL Kapitel 4.3 unterabschnitt Regelquerschnitt für Straßen der EKL 3). Die Kreisstraße ND 18 ist derzeit in diesem Bereich nach dem Standard EKL 4, bzw. EKL 3 ausgebaut.

Für die Bundesstraße ergibt sich gemessen aus der Prognosebeurteilung des Verkehrsgutachtens eine Verteilung auf die Bundesstraße in folgender Form, wobei die illegal über den Biberweg geführten Fahrten (5 %), der regulären Fahrbeziehung über die AS Maxweiler zur A9 zugerechnet werden. Der Verkehr auf der B16 in Fahrtrichtung Neuburg wäre mit einem DTV von 16.377 Fahrzeugen um 8,7% erhöht und in Fahrtrichtung BAB A 9 um 14,1 %. Jedoch sind aus unserer Sicht die Schwerverkehrsquoten alarmierend eine Erhöhung in Richtung Neuburg um 44,6 % und zur BAB A9 sogar um 79,4 % bedeuten einen

erheblich höheren Überholdruck und hierdurch ein höheres Unfallrisiko. Der Schwerverkehrsanteil wird nach Eröffnung des Paketzentrums bei 20,5% (+5,1%) in Richtung Neuburg und bei 21,9% (+ 8 %) in Richtung BAB A9 liegen. Im Zuge der Bundesstraße im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen sind auf der aktuellen Unfallkarte (Zeitraum 2018-2020) in Summe vier Unfallhäufungen.

Wie in dem Gutachten der IGS bereits festgestellt, bedarf es um für diese Mehrbelastung eine ausreichend leistungsfähige Verkehrserschließung des Vorhabens zu erreichen bauliche Maßnahmen am öffentlichen Straßen- und Wegenetz.

Vorgesehen sind hierzu;

1. Anpassung der Anschlussstelle Maxweiler der B16 durch
 - a. Verbreiterung der Zufahrt,
 - b. Anpassung der Brücke,
 - c. Verlängerung der Ein- und Ausfahrtsspuren zur B16

Anmerkung: Um einen sicheren Verkehrsfluss zu gewährleisten, stellen diese Maßnahmen sicherlich ein gutes Mittel dar, jedoch sind die Dimensionen des Ausbaus nicht aus den Plänen abschließend zu entnehmen.

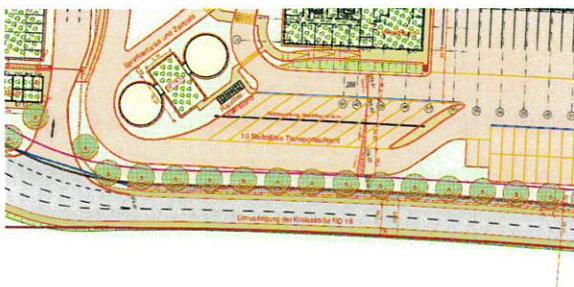
2. Verlegung der Kreisstraße ND 18 im Vorhabenbereich an den Südrand der Vorhabenfläche mit Erstellung eines Kreisverkehrs am östlichen Zufahrtsbereich

Anmerkung: zum Ausbau selbst s.o.

3. Neuschaffung des Geh- und Radweges am Nordrand der Vorhabenfläche entlang des Schornreuter Kanals mit direkter Anbindung der Vorhabenfläche am östlichen Zufahrtsbereich.

Anmerkung: Es wird davon ausgegangen, dass die Gesamte Wegeführung mit einer Breite von 2,50 m ausgestaltet sein wird. Damit entspricht der Weg den erforderlichen Mindestmaßen eines gemeinsamen Geh- und Radweges (außerorts) Tabelle 5 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

Der Unterlagen Übersichtslageplan ist hierbei jedoch nicht zu entnehmen, welche abschließenden Fahrbahnbreiten für die Anbaubereiche im Zuge der Anschlussstelle und der Brückenverbreiterung vorgesehen sind. Bemaßungen der Fahrbahnen sind hier limitiert anwendbar. Es wurde mit einer Fahrbahnbreite von 7,00 m und somit der EKL 4 entsprechend geplant. Die Gesamtbreite des Ausbaus, gerade in der Annäherung an die südliche Zufahrt (10,50 m) erfüllt nicht den Standard für die EKL 3 (11,00 m). Jedoch wird der Angestrebte Ausbau auf 7,00 m hinsichtlich der Realisierbarkeit als ausreichend erachtet, da die Sicherheitsräume selbst im Begegnungsverkehr mit Schwerverkehr als ausreichend einzuschätzen sind.



Quelle: UL 3.1 Übersichtslageplan

3. Zum Übersichtslageplan

3.1. Fußgängerüberweg in Außerortslage

Vor der Kreisverkehrsanlage ist in den Übersichtslageplänen ein Fußgängerüberweg vorgesehen, dieser ist nach den Vorgaben des § 26 StVO i.V.m. I. Nr. 1 der VwV Zu § 26 StVO Rn. 1 aufgrund der Außerortslage unzulässig. Die R-FGÜ ermöglicht zwar grundsätzlich die Anlage von Überwegen in Außerortslage, (Kapitel 5.1 2. Unterabsatz 1. Spiegelstrich), jedoch ist ausgehend von der Berechnungstabelle 1 des Verkehrsgutachtens, ist in der Spitzenverkehrsstunde 19:00-20:00 Uhr mit einem Gesamtverkehrsaufkommen 414 Fahrzeugen zu rechnen. Gemäß Tabelle 2 der R-FGÜ (Kapitel 2.3 R-FGÜ) ist die Anlage von einem Fußgängerüberweg in einem Bereich von 50 – 100 Querungen in der selben Stunde möglich, jedoch nicht erforderlich erst ab 100 – 150 Querungen ist dies empfohlen. Ein generelles Erfordernis wird nicht angenommen. Bei einem entsprechenden Bedarfsnachweis kann diese Maßnahme realisiert werden.

3.2. Einfädelstreifen auf B16 sollten als Fahrspuren ausgestaltet werden

Unseres Erachtens könnte es aufgrund des hohen Schwerlastanteils (siehe Ausführungen 1.4.1) es sinnvoll sein, die Einfädelstreifen im Zuge der Bundesstraße 16 als eigene Fahrspuren auszugestalten. Bei einer durchschnittlichen Zufahrtsrate von in der Hauptverkehrszeit von 117 LKW in die B16, dies entspricht in etwa zwei Fahrzeugen/Minute innerhalb der anerkannten Hauptverkehrszeit auf der Bundesstraße. Die im Verkehrsgutachten durchgeführten Knotenpunktzählungen weisen deutliche Mängel auf, weshalb hier eine Kombination aus dem KP 02 (illegale zu und Abfahrt Biberweg) und dem KP 03 zur Bemessung herangezogen werden muss. Hieraus ergibt sich auf der Bundesstraße 16 in der Zeit zwischen 07:00 und 08:00 Uhr eine Durchflussverkehrsmenge von 805 und 894 FZ. In Verbindung dem Paketzentrum soll ein Verkehrsstrom von 150 Fahrzeugen gegenüberstehen. Bei den bisherigen Knotenpunktzählungen wurden für die AS B16 ein Zufluss zur Kreisstraße aus Ingolstadt kommend von 7 Fahrzeugen und aus Neuburg kommend 36 Fahrzeugen ermittelt. Für den Zufluss zur Bundesstraße wurden bei selbiger Zählung nach Ingolstadt 3 Fahrzeuge und nach Neuburg 30 Fahrzeuge ermittelt. Somit würden auf diese Fahrzeuge zusätzlich 150 Fahrzeuge aufzuschlagen sein. Dies ergäbe nach der prozentualen zu und Abflussverteilung des Gutachtens folgende Zahlen;

Zufluss aus Bundesstraße auf Kreisstraße aus Ingolstadt	$7 + 16 = 23$
Zufluss aus Bundesstraße auf Kreisstraße aus Neuburg	$36 + 10 = 46$
Zufluss auf Bundesstraße aus Kreisstraße nach Ingolstadt	$3 + 72 = 75$
Zufluss auf Bundesstraße aus Kreisstraße nach Neuburg	$30 + 48 = 78$

Fraglich ist die qualitative Beurteilung einer tatsächlichen Zufahrtsspur, da sich hieraus erst eine Prognose zur Verkehrsgefährdung aufgrund des Zuflusses zur Bundesstraße ableiten ließe.

4. Vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan „Paketzentrum Weichering“ der Deutschen Post AG, Bonn

Zu Begründung

4.1. Zur Erschließung

4.1.1. Zu 8.1.1 Übergeordnetes Straßennetz

Die Erschließungssituation wird durch die Verlegung der bisherigen Kreisstraßentrasse grundsätzlich verbessert und sicherer gestaltet. Die endgültigen Vorfahrtsbeziehungen im Zuge der Kreisstraße, müssen im Rahmen der tatsächlichen Verkehrsströme gerade

an der Anschlussstelle Rampe Bundesstraße 16 nach der Brücke und Weicheringer Straße geprüft werden, hier könnte eine Vorfahrtsänderung aufgrund der geänderten Verkehrsmengen erforderlich werden. Ein Rückstau auf die Bahnanlage ist hier grundsätzlich nicht zu erwarten (vgl. Nr. 4.2.4 des Verkehrsgutachtens). Jedoch ist die Knotenpunktzählung ausschließlich auf den Analyse-, nicht jedoch den Prognosefall durchgeführt.

Die Geregelt Zuführung des Verkehrs auf die B16 siehe Ausführungen 3.2. Hier fehlen fundierte Zahlenwerke des Prognosefalls, welche die tatsächliche Zuflussmenge in der Spitzenstunde darstellen, aus welcher die resultierende Bewertung des Verkehrsablaufs für die Zukunft möglich wäre. Zitat Begründung vBP „Weiterhin werden die vier Ein- und Ausfädelspuren von/zur B16 auf 150 m verlängert, um den Lkw-Verkehr ohne Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs auf der B16 geregelt abwickeln zu können.“

4.1.2. Zu 8.1.3 Anschluss an die Kreisstraße ND18

Die Aufteilung der zu und Abfahrt zum Paketzentrum über den Kreisverkehr und eine Linksabbiegespur könnte eine gelungene Maßnahme zur Sicherer Abwicklung des Verkehrs darstellen. Die Ausführungen des Prognose-1-Fall an KP 06 (Nr. 4.3.6 des Verkehrsgutachtens) stellen anschaulich dar, dass die mittlere Wartezeit von 5,1 Sekunden und maximal einem wartenden Fahrzeug auf der Kreisstraße keine Verkehrsgefährdung darstellen würde. Der Rückstau der zufahrenden Fahrzeuge in die Kreisstraße ND 18 in das Werksgelände lässt keine Annahme zu, die eine Verkehrsgefährdung über Maß über Maß darstellen könnte.

4.1.3. Zu 8.1.4 Rad- und Fußgängerverkehr

vgl. Ausführungen zu 1.4.1

4.1.4. Zu 8.3 Öffentlicher Nahverkehr

vgl. Ausführungen zu 3.1 bezüglich des Fußgängerüberweges.