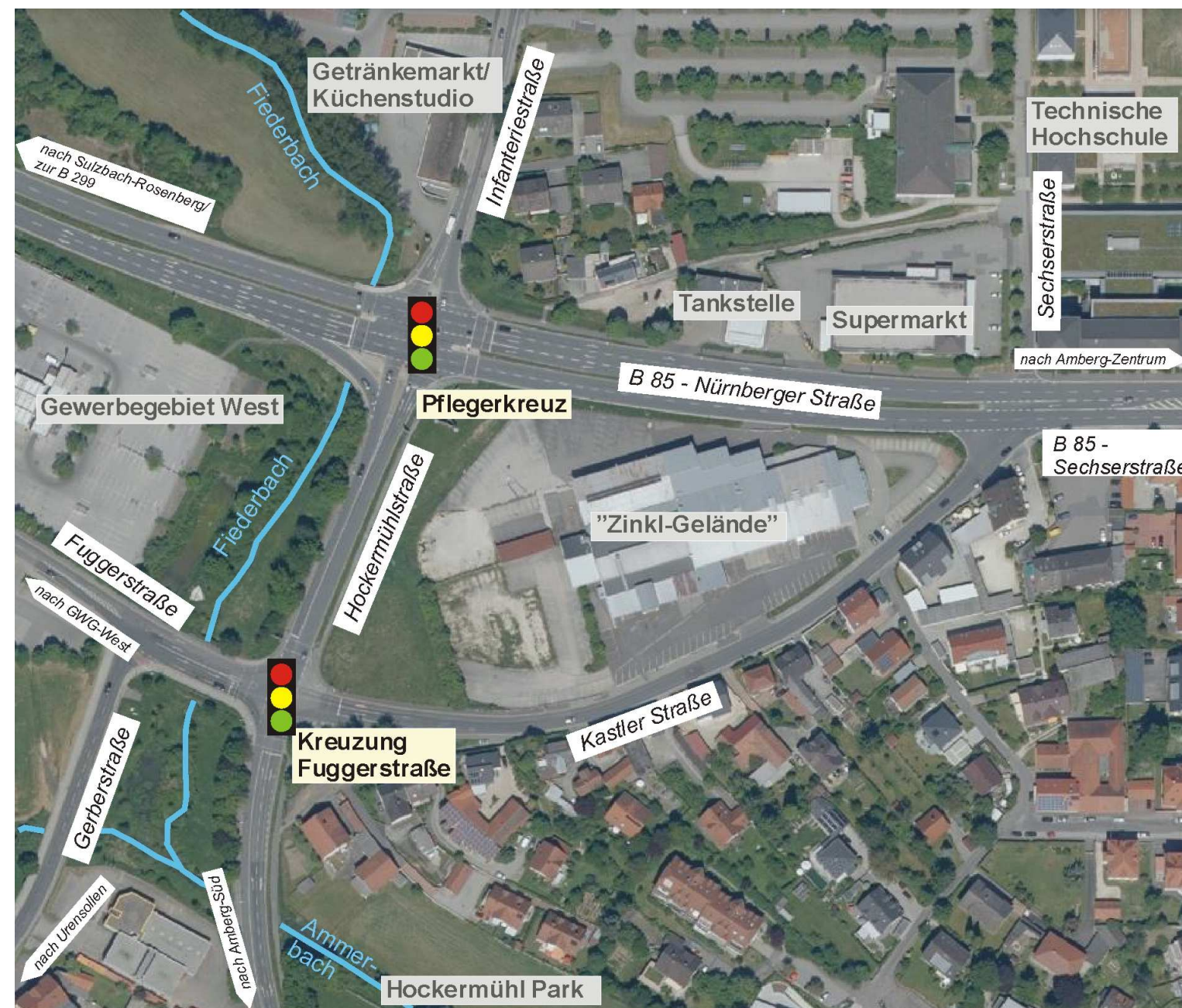




B 85, Änderung der Knotenpunkte „Pflegerkreuz“ und „Kreuzung Fuggerstraße“ in Amberg

- Voruntersuchung -

Präsentation Arbeitsstand, Januar 2019

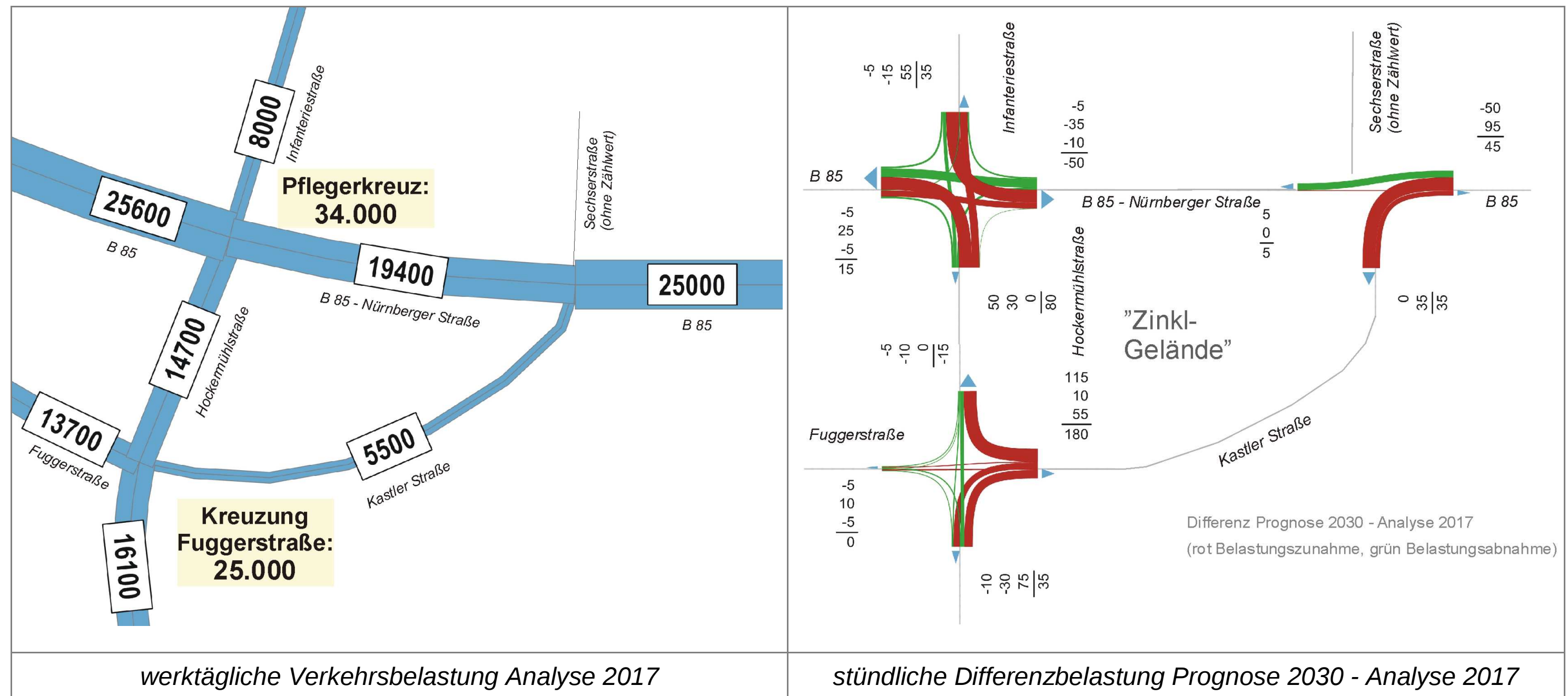




Bisher erfolgte Arbeitsschritte:

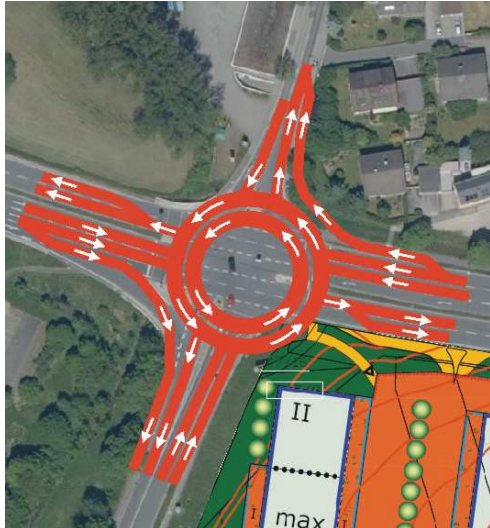
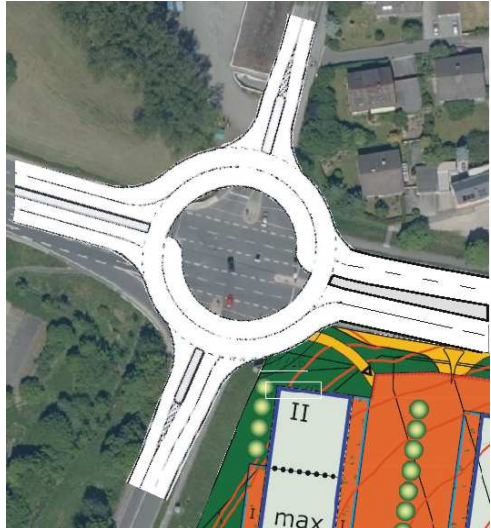
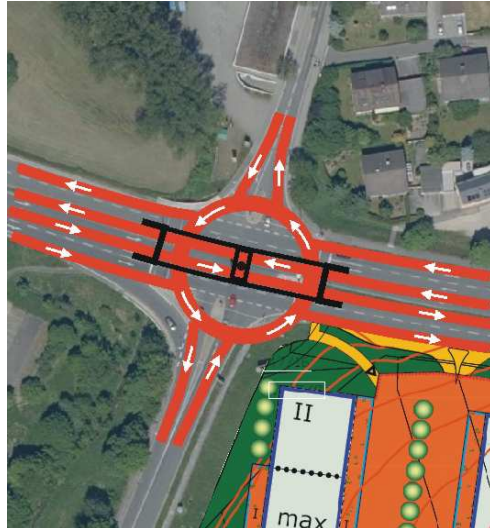
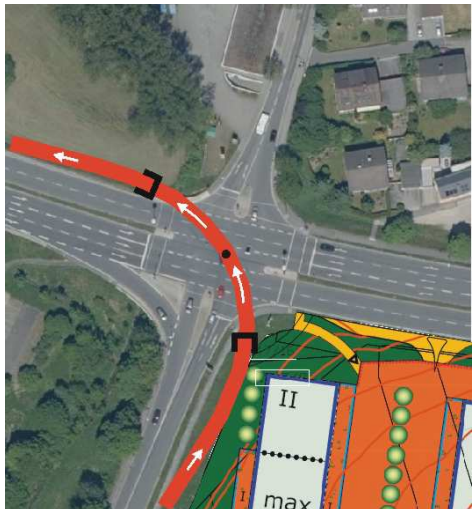
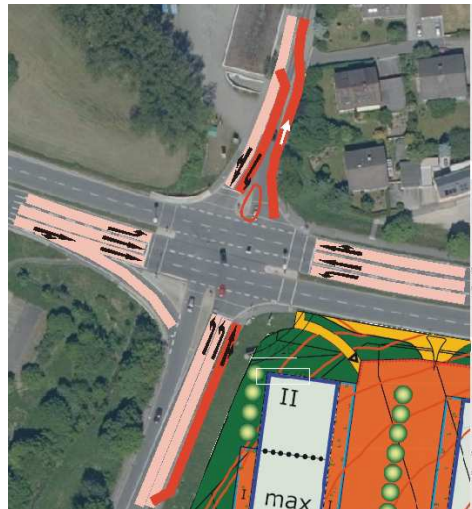
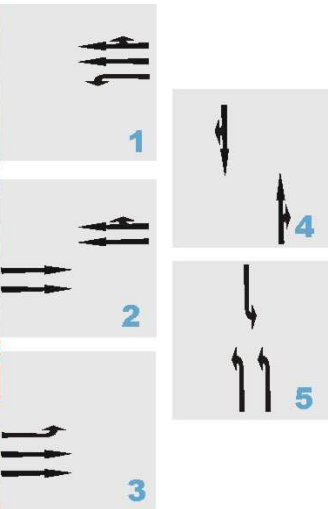
- Im Vorfeld: Verkehrserhebung als Wochenzählung mit Videotechnik (Oktober 2017)
- Vor-Ort-Analysen, Fotodokumentation, Problemdokumentation
- Durchführung und Auswertung Entwurfsvermessung
- Sicherheitsanalyse (beide Knotenpunkte bilden Unfallhäufungsstellen)
- Leistungsfähigkeitsberechnungen Analyse
(Kfz-Verkehr: Pflegerkreuz = QSV E, KP Fuggerstraße noch QSV D)
- Verkehrsprognose 2030:
 - o Rückgang allgemeines Verkehrsaufkommen von 2 % (Basis Metadatenanalyse)
 - o Ermittlung von Aufkommen und Verteilung des Verkehrsaufkommens Zinkl-Areal
- Leistungsfähigkeitsberechnung Prognosenußfall 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:

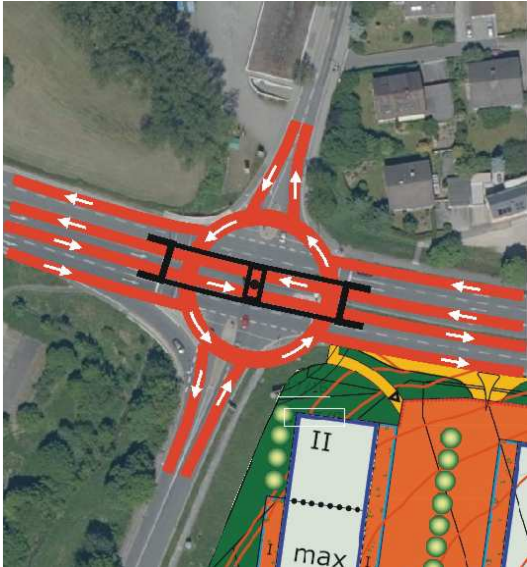
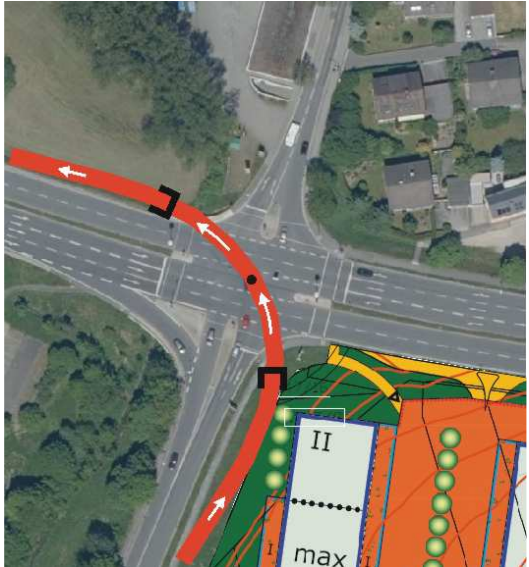
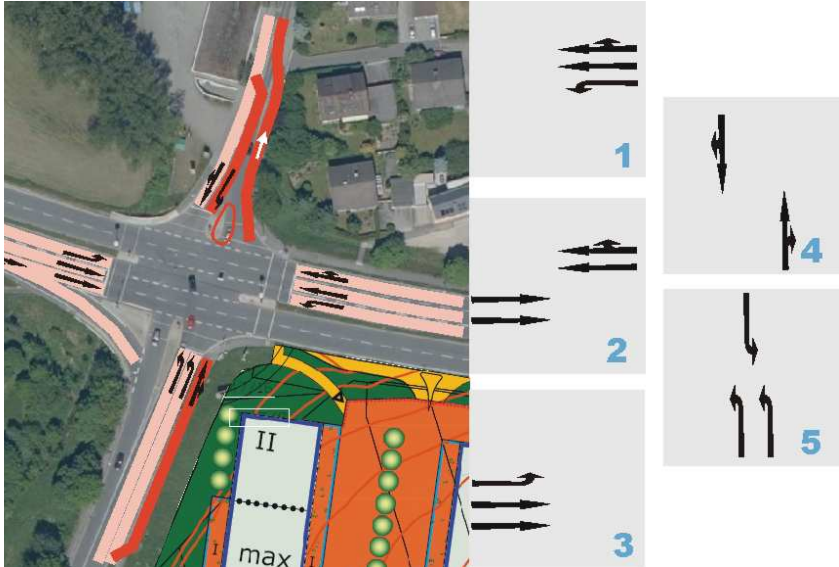


→ Veränderte Verkehrsströme mit Entwicklung des Zinkl-Geländes führen tendenziell zu ungünstigerer Verkehrsqualität an den Knotenpunkten

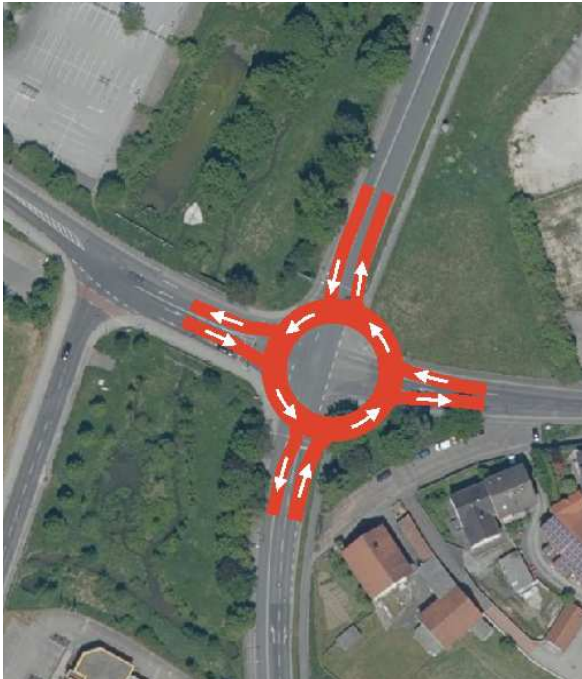
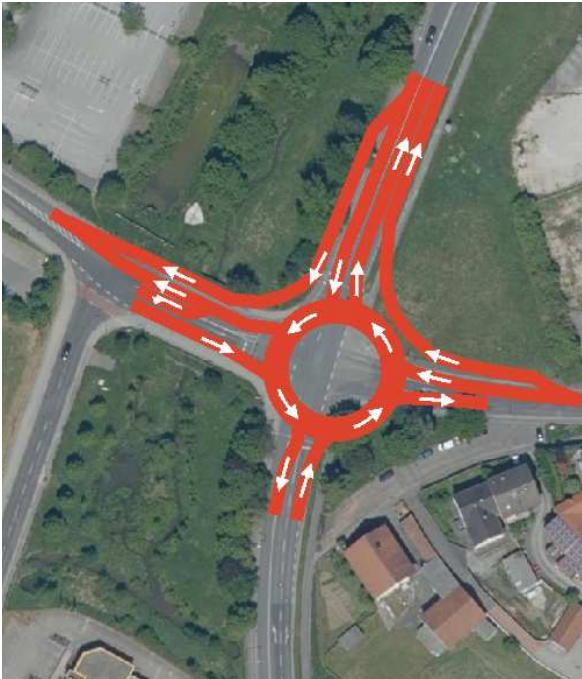
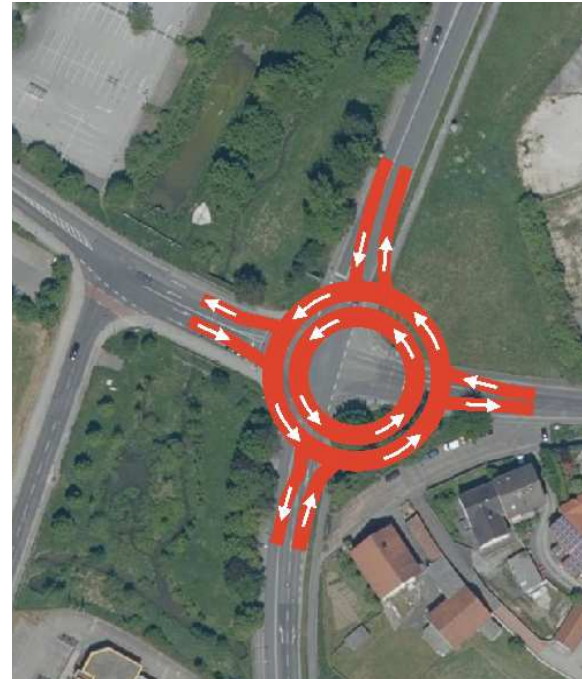
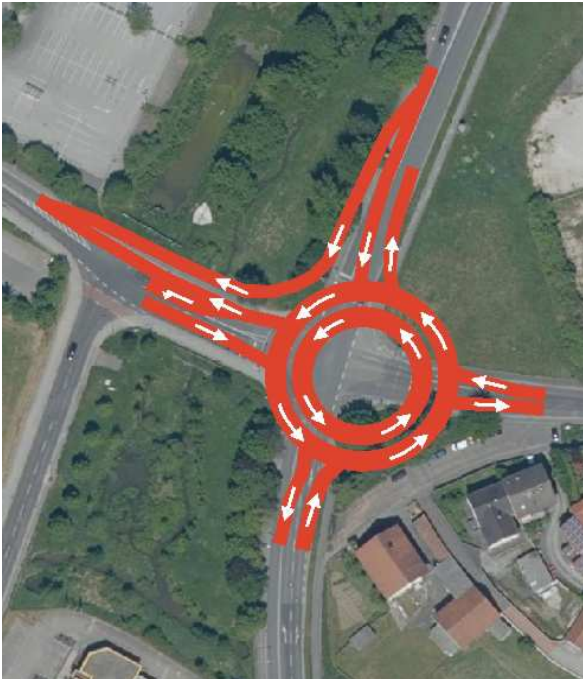
grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten Pflegerkreuz:

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

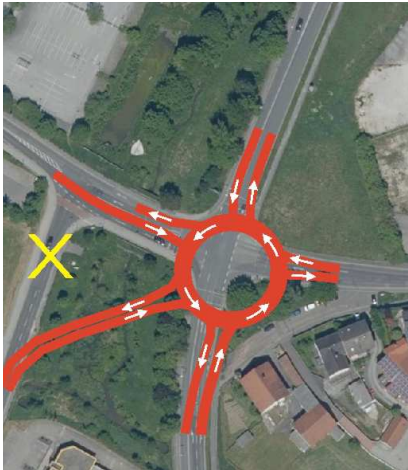
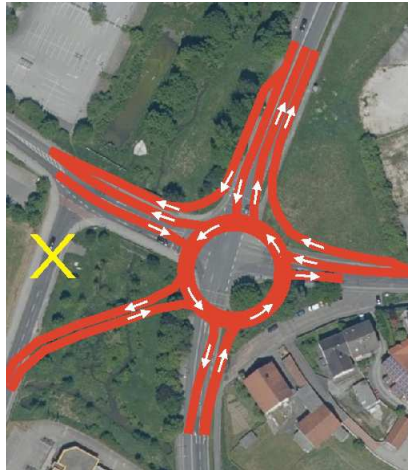
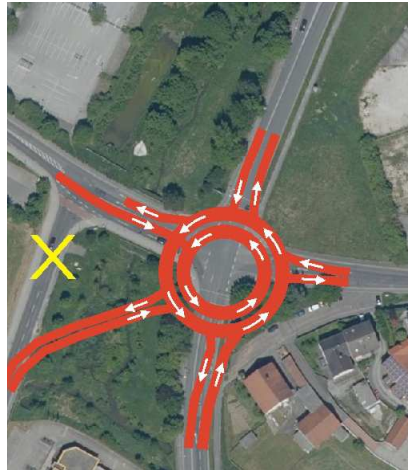
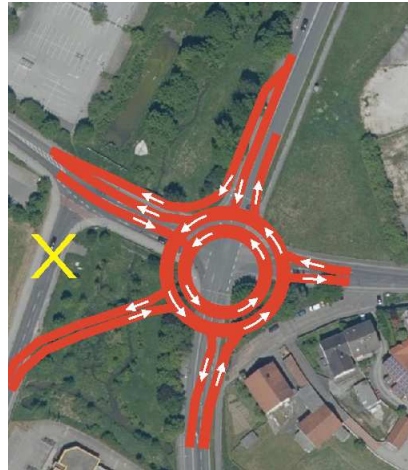
Grobbewertung leistungsfähige Lösungsmöglichkeiten Pflegerkreuz:

Lösung	Lösung 3	Lösung 4	Lösung 5
Prinzipskizze			
Grobbewertung	• beste Verkehrsqualität	• befriedigende Verkehrsqualität	• knapp ausreichende Verkehrsqualität (aber Verbesserung ggü. Status Quo)
	• hohes Investitionsvolumen (Größenordnung ≥ 10 Mio. €)	• mittleres Investitionsvolumen (Größenordnung ~ 5 Mio. €)	• geringes Investitionsvolumen (Größenordnung ~ 1 Mio. €)
	• erhebliche bauzeitliche Beeinträchtigungen	• entwurfstechnisch kaum realisierbar	• moderate bauzeitliche Verkehrsbeeinträchtigungen
Fazit	• Aufgrund bester Verkehrsqualität vertieft zu untersuchen	• entwurfstechnisch kaum realisierbar → Ausschluss wird empfohlen	• Aufgrund geringer Kosten vertieft zu untersuchen

grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten KP Fuggerstraße (4-armige Kreisverkehre):

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

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
			
QSV F (Ausschluss aufgrund unzu- reichender Leistungsfähigkeit)	QSV E (Ausschluss aufgrund unzu- reichender Leistungsfähigkeit)	QSV D mit Rückstau bis Pflegerkreuz (Ausschluss aufgrund unzu- reichender Leistungsfähigkeit)	QSV C keine kritischen Rückstaus

grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten KP Fuggerstraße (LSA-Ausbaulösungen):

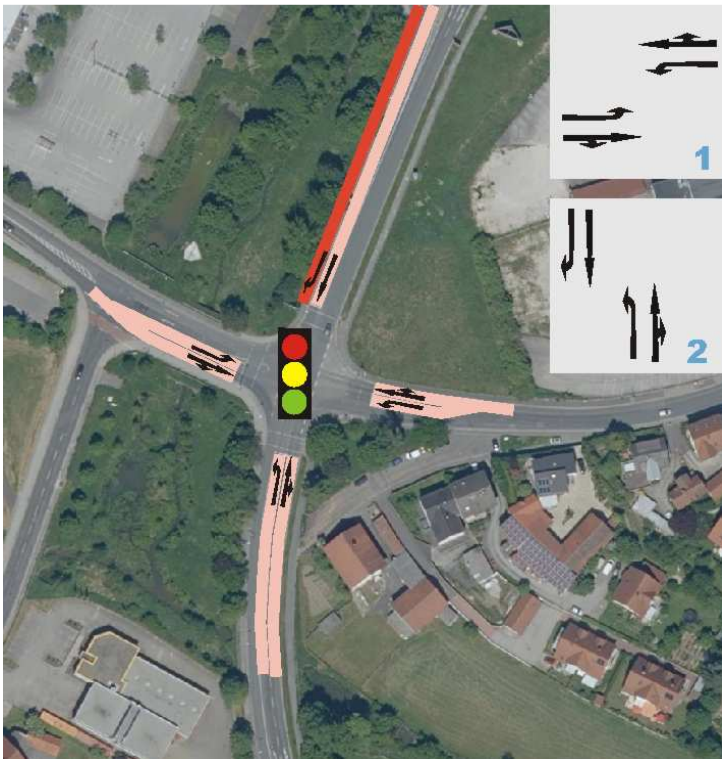
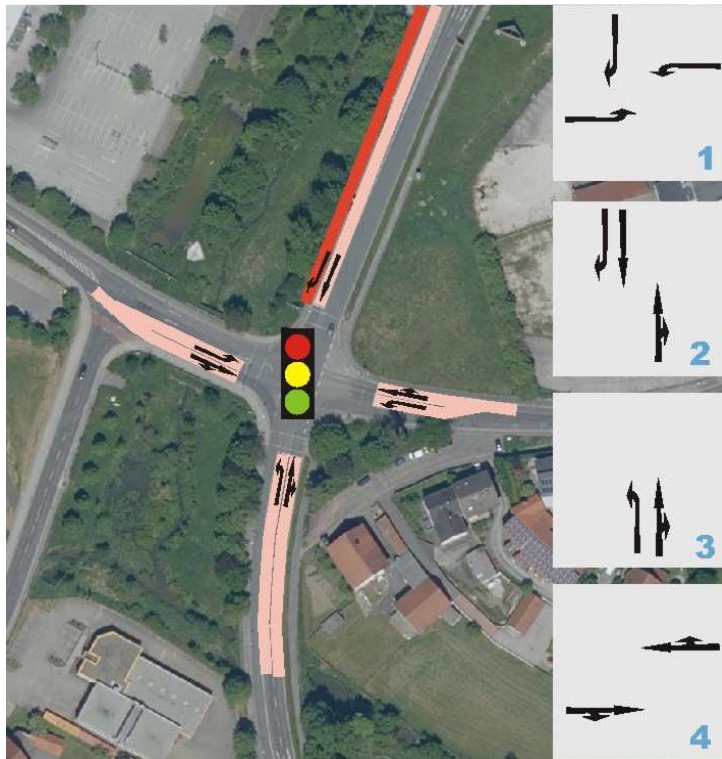
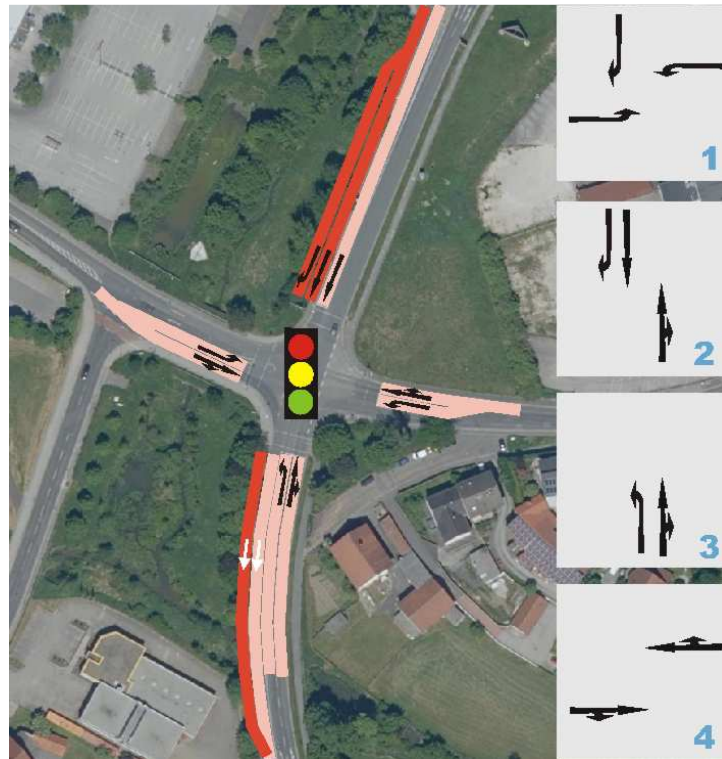
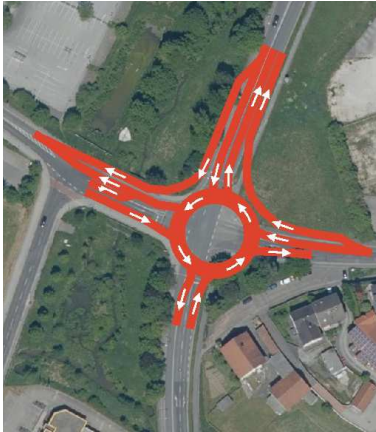
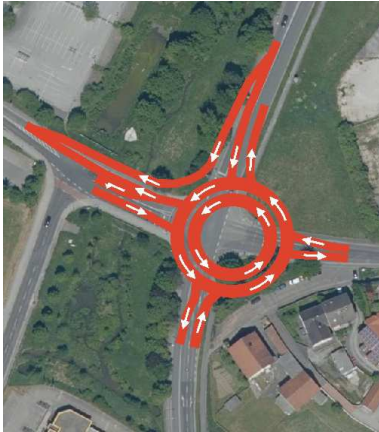
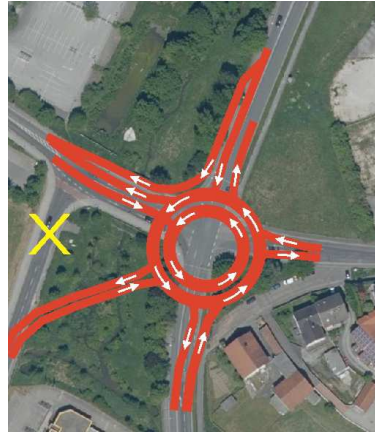
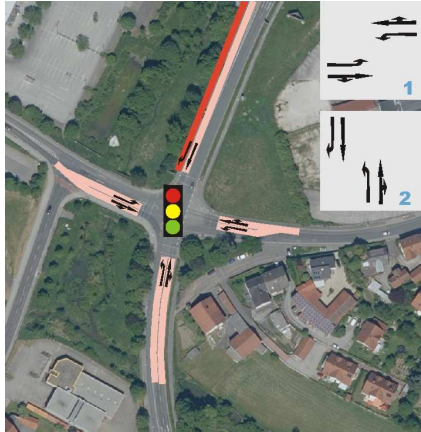
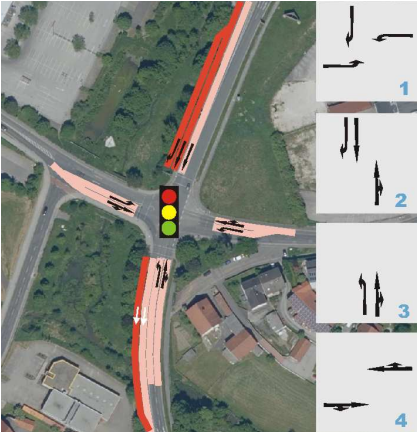
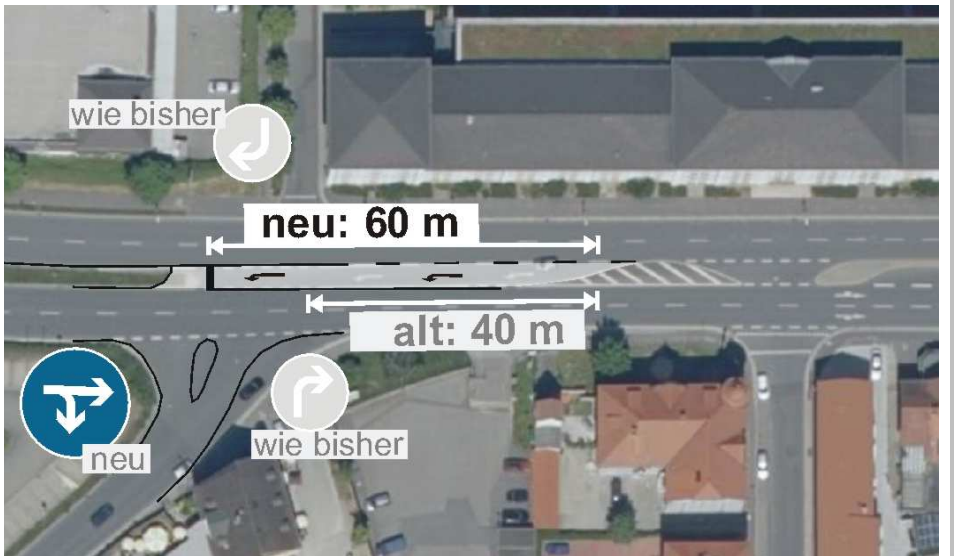
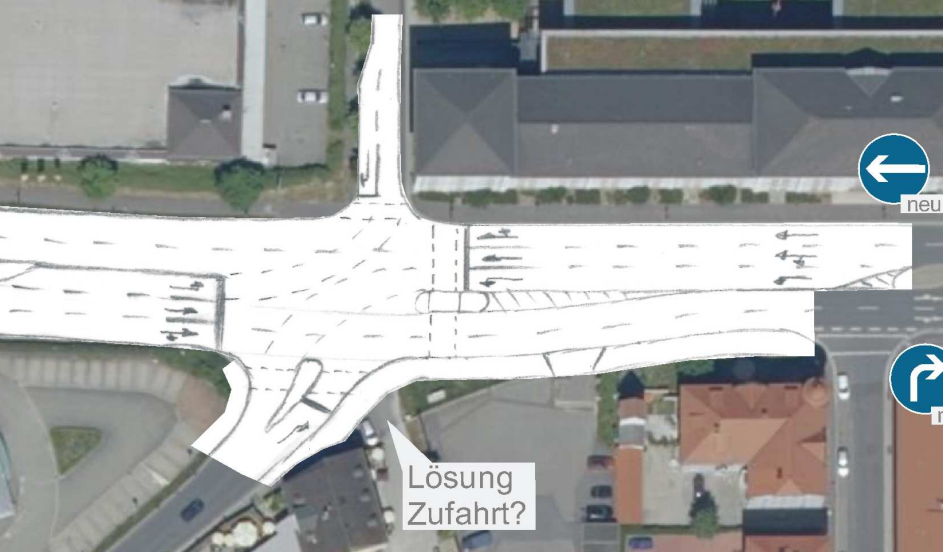
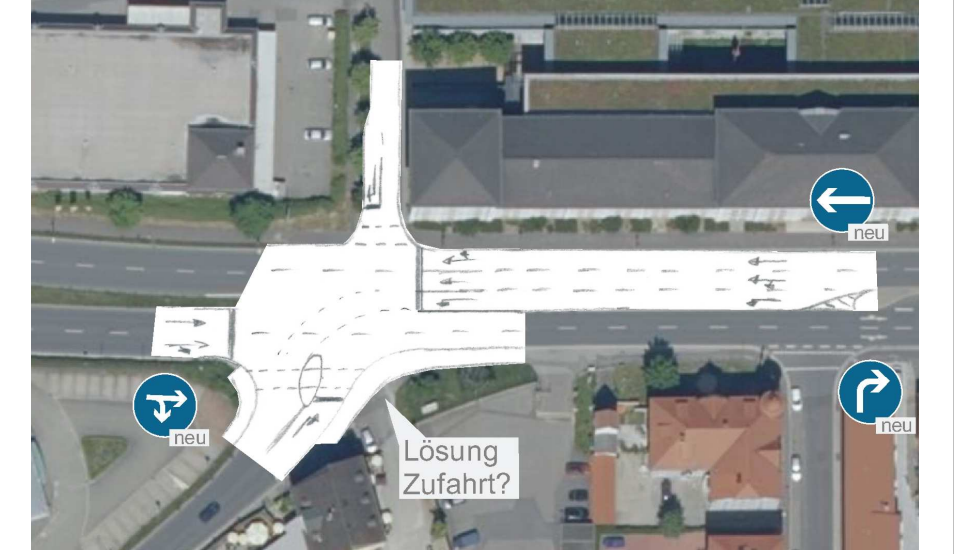
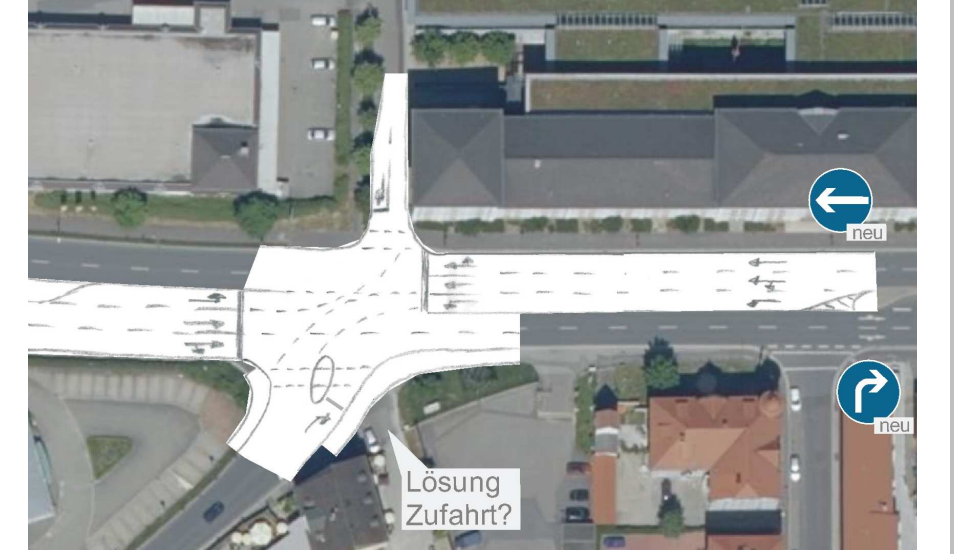
Lösung 3a LSA , Zusatzfahrstreifen Hockermühlstr. Nord bisherige Zweiphasensteuerung	Lösung 3b LSA , Zusatzfahrstreifen Hockermühlstr. Nord Vierphasensteuerung - voll gesicherte Linksabbieger	Lösung 3c LSA , 2 Zusatzfahrstreifen Hockermühlstr. Nord Vierphasensteuerung - voll gesicherte Linksabbieger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

Tabelle 1: Übersicht Lösungsvarianten Kreuzung Fuggerstraße

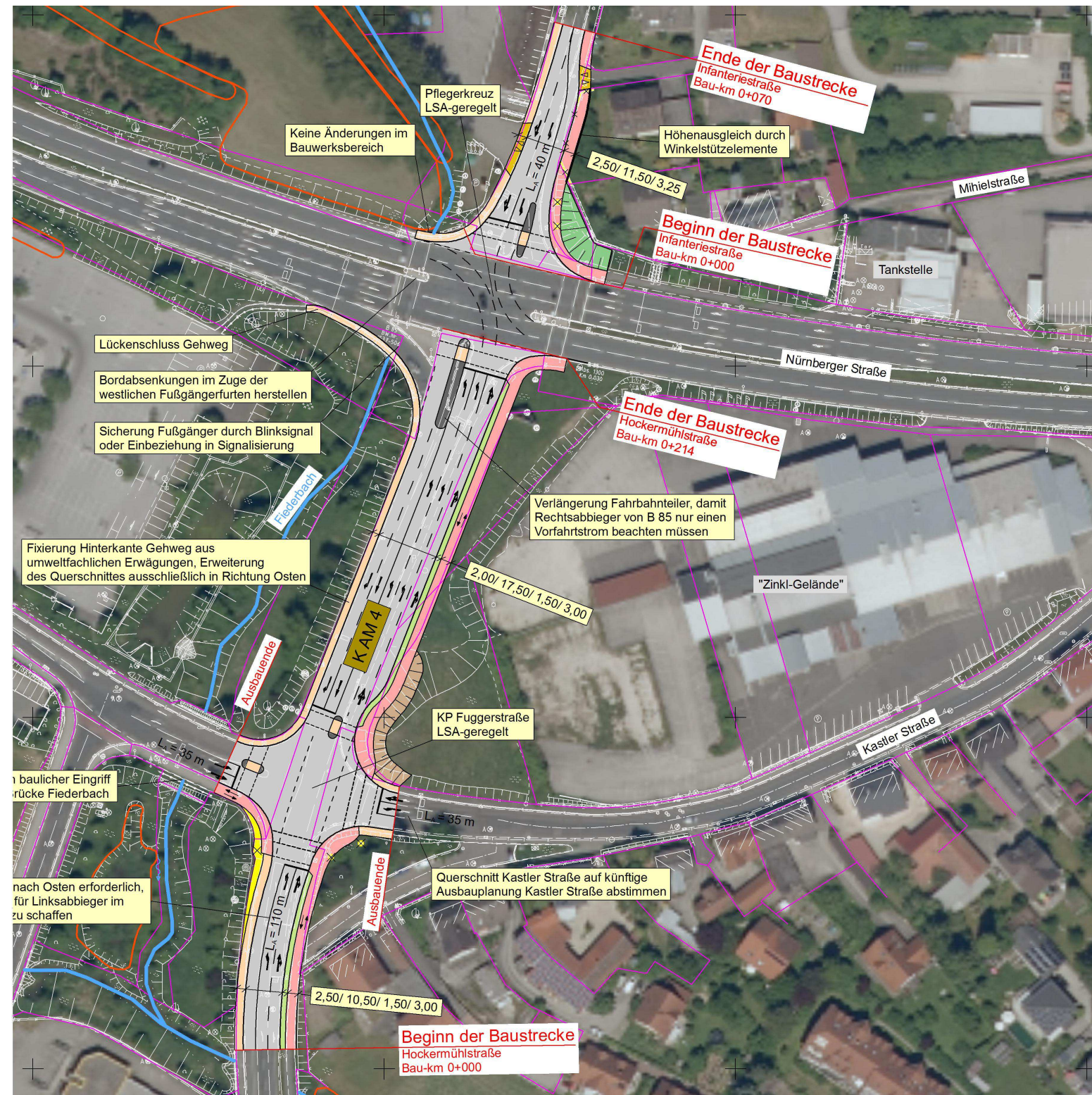
Grobbewertung leistungsfähige Lösungsmöglichkeiten KP Fuggerstraße:

Lösung	Lösung 1b	Lösung 1d	Lösung 2d	Lösung 3a	Lösung 3c
Prinzip-skizze					
Verkehrs-qualität	• QSV D (geringe Reserven)	• QSV C	• QSV C	• QSV D	• QSV C
Kosten	• Größenordnung: 2 Mio. €	• Größenordnung: 2 - 3 Mio. €	• Größenordnung: 3 Mio. €. €	• Größenordnung: ~ 1 Mio. €	• Größenordnung: > 1 Mio. €
Bauzeit	• erhebliche Beeinträchtigung	• erhebliche Beeinträchtigung	• erhebliche Beeinträchtigung	• geringe Beeinträchtigung	• geringe Beeinträchtigung
Umwelt	• Eingriff Fiederbach • teilweise Überbauung Grünfläche Südost-quadrant	• Eingriff Fiederbach • <u>komplette</u> Überbauung Grünfläche Süd-ostquadrant	• <u>Durchschneidung der Aue von Fieder- und Ammerbach</u> • <u>komplette</u> Überbauung Grünfläche Süd-ostquadrant	• unerhebliche Eingriffe	• moderate Eingriffe
Sicherheit	• 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	• Auf Basis Grobbewertung vorerst keine harten Ausschlusskriterien zu identifizieren				

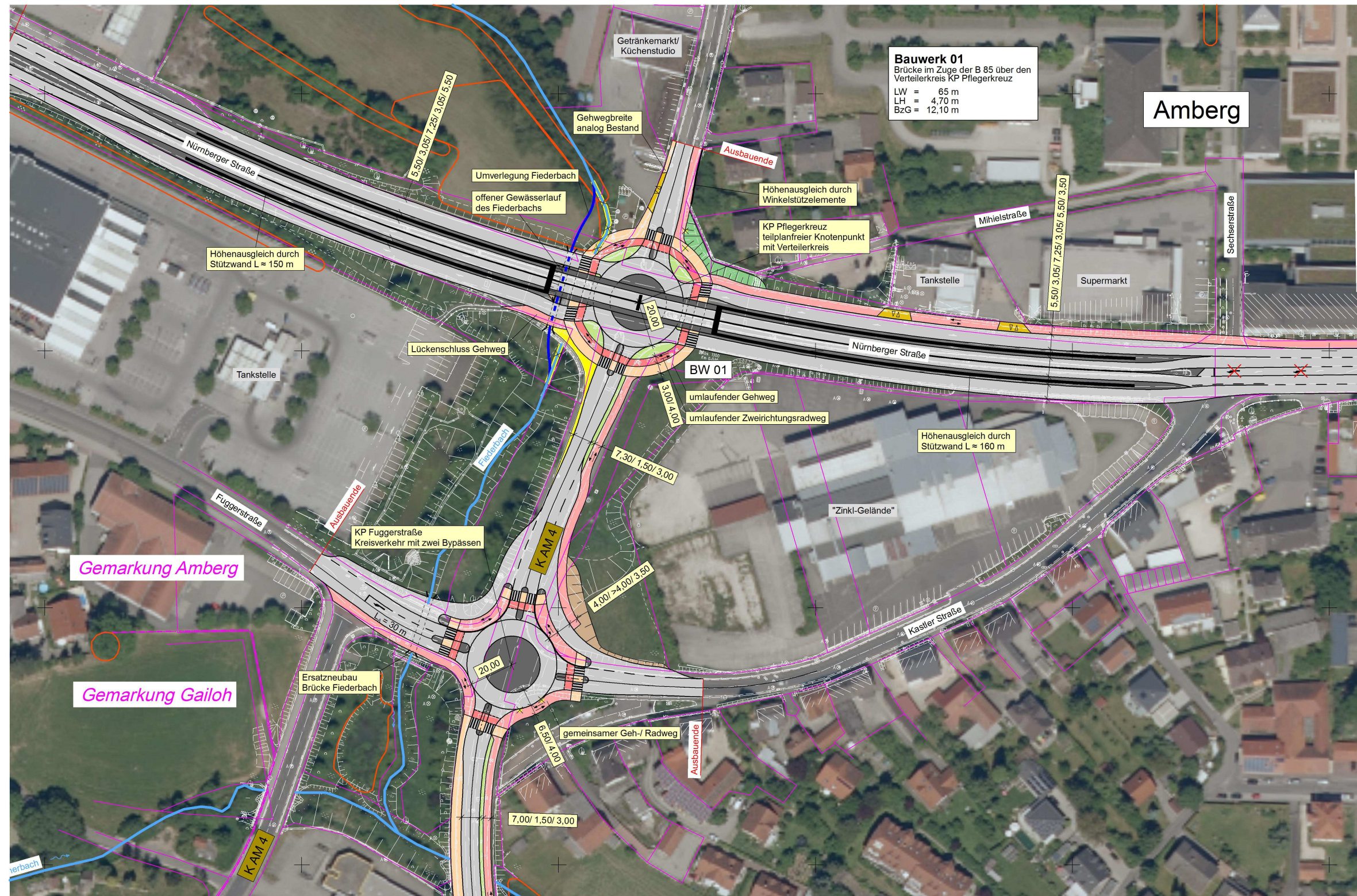
Lösungsmöglichkeiten B 85/ Kastler Straße:

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

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



Arbeitsstand Objektplanung, Maßnahmenpaket 2 - 2-Ebenen Pflegerkreuz und 4-armiger KVP





Weiteres Vorgehen:

- Bestimmung von drei Maßnahmepaketen
 - (weitere) Objektplanerische Ausarbeitung der Maßnahmepakete
 - Bewertung der Maßnahmepakete bzw. auch von Teillösungen
 - o Verkehrsqualität (einschließlich mikroskopische Verkehrssimulation)
 - o Verkehrssicherheit
 - o Entwurfstechnische Aspekte
 - o Stadtbild/ Umwelt
 - o 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?
 - o Sind die einseitigen Radverkehrsanlagen, die im Anschluss bestehen, bindend?
 - o 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?
 - o Bislang sind umlaufende Zweirichtungsradwege vorgesehen.
 - o Wäre Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn denkbar?

Ende des Vortrages - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!