

STELLUNGNAHME zu

Änderungen von Planungen in der Dr.-Grundler-Straße (enthalten im Bebauungsplan „54/3, 2. Änderung Unteres Tor II“)

Aufgabenstellung

Gegenüber den bisherigen Planungen beabsichtigt die Fa. Bögl in der Dr.-Grundler-Straße nun die folgenden Änderungen:

- Bau eines Parkhauses mit 432 Stellplätzen (bisher 416 Stellplätze). Das Parkhaus soll als „öffentliche Garage“ betrieben werden.
- Nutzung des neu entstehenden Gebäudes zwischen Parkhaus und Nürnberger Straße als Boardinghaus (ursprünglich Verwaltung / Büro). Im Gegenzug wird das ursprünglich im Schwarzachweg geplante Boardinghaus (Mischgebiet 2) in Büronutzung umgewandelt.

Die Grundlage dazu ist eine E-Mail von Herrn Christoph Meier, Fa. Bögl, vom 08.05.2019 an Herrn Ralf-Peter Hoffmann, Leiter des Stadtplanungsamts Neumarkt.

Es ist zu prüfen, ob die genannten Änderungen eine Aktualisierung der begleitenden Verkehrsuntersuchung¹ des Bebauungsplans erfordern.

Ergebnis

Aus Sicht der Verkehrsplanung ist eine Neubearbeitung oder Überarbeitung des bestehenden Verkehrsgutachtens **nicht** erforderlich aus den folgenden Gründen:

- Ursprünglich waren 416 Stellplätze im Parkhaus geplant. Demnach sind in der Neuplanung 16 Stellplätze mehr enthalten, was einer Zunahme von rund 4 % entspricht, und grundsätzlich zu einem etwas höheren Kfz-Verkehrsaufkommen des Parkhauses führen wird. Im begleitenden Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan wurde das Kfz-Verkehrsaufkommen des Parkhauses in zwei Szenarien ermittelt (private / öffentliche Nutzung), in denen für die künftige Parkhausbelegung (Nutzergruppen, Fahrtzwecke, Nutzungsanteile, Umschlagziffer, tageszeitliche Verteilung, ...) plausible Annahmen zu treffen waren. In den beiden Szenarien wurde jeweils der „Worstcase“ für einen privaten Betrieb bzw. öffentlichen Betrieb des

¹ Verkehrsuntersuchung zur 2. Änderung des Bebauungsplans „Unteres Tor II“, Neumarkt i.d.OPf.
R+T Verkehrsplanung
Darmstadt, September 2016

Parkhauses betrachtet. Dabei führte das Szenario 2 (Betrieb als öffentliche Garage) zu deutlich höherem Kfz-Verkehrsaufkommen, das auch als Grundlage für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes diente. Es kann letztlich davon ausgegangen werden, dass die geplante Veränderung der Stellplatzzahl durch die Summe der nicht vermeidbaren Ungenauigkeiten in diesen Annahmen zur Verkehrsprognose abgedeckt wird.

- Anmerkung zur entwurfstechnisch möglichen Anzahl der Stellplätze im Parkhaus:
In der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung wurde darauf hingewiesen, dass zwischen den Einfahrsschranken des Parkhauses und dem angrenzenden Minikreisel in der Dr.-Grundler-Straße ein Stauraum für acht Fahrzeuge vorhanden sein muss, um ein Blockieren des Kreisels während der Spitzenzeiten zu vermeiden. Dies ist im derzeit vorliegenden Entwurf des Parkhauses nicht berücksichtigt. Der Entwurf ist also diesbezüglich noch zu verändern, was voraussichtlich zu einer leichten Einbuße an Stellplätzen führen wird. Herr Christoph Meier hat diesen Zusammenhang auch bereits in seiner E-Mail erwähnt. Dies bedeutet, dass sich letztlich die ins Auge gefasste Erweiterung des Parkhauses verringert und die resultierende Zunahme des Kfz-Verkehrsaufkommens noch geringer ausfallen wird.
- In den ursprünglichen Abschätzungen des Kfz-Verkehrsaufkommens zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit war das Gebäude neben dem Parkhaus als Verwaltungs-/Bürogebäude angesetzt. Die resultierenden Parkierungsvorgänge waren im Parkhaus einbezogen. Nach überschlägiger Abschätzung wird die Nutzung des Gebäudes als Boardinghaus rund 60 Kfz-Fahrten pro Tag (Ziel- und Quellverkehr) mehr erzeugen, was rund 6 Kfz-Fahrten (Summe beider Fahrtrichtungen) während der Spitzenstunden entspricht. Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes bzw. der Knotenpunkte im Bereich des Bebauungsplans (im Zuge der Nürnberger Straße und der Dammstraße) wurde in der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung in einem Mikromodell (Programm VISSIM) mit der Simulation von Einzelfahrzeugen geprüft. Für den Anschlussknotenpunkt der Dr.-Grundler-Straße an die Nürnberger Straße wurde insgesamt eine gute bis sehr gute Qualität des Verkehrsablaufs festgestellt (Qualitätsstufe A in der vormittäglichen, Stufe B in der nachmittäglichen Spitzenstunde), wobei dies auf Betrachtungen des „Worstcase“ für ein öffentlich nutzbares Parkhaus beruht. Die Verkehrszunahme in der abgeschätzten Höhe wird daher die Beurteilung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigen.
- Die abgeschätzte Zunahme verursacht keine spürbaren Beeinträchtigungen auf den geplanten Ausbau der Dr.-Grundler-Straße (Straßenquer-

schnitt, Lageplan), in dem insbesondere der Schülerverkehr „Bringen + Holen“ des benachbarten Gymnasiums berücksichtigt ist.

- Geht man davon aus, dass das bisher geplante Boardinghaus im Schwarzachweg (Mischgebiet 2) auf gleicher Gesamtfläche durch ein Bürogebäude ersetzt wird, so ist im Schwarzachweg mit einer geringeren Kfz-Verkehrsbelastung als bisher zu rechnen, wodurch auch der Knotenpunkt mit der Nürnberger Straße entlastet wird und hier die beurteilte Verkehrsqualität (Stufe B) mindestens gehalten werden kann.
- Auf den im Gebiet enthaltenen, hoch belasteten Knotenpunkten am Unteren Tor und am Lammsbräu wird die abgeschätzte Mehrbelastung aus der Dr.-Grundler-Straße kaum spürbar sein und die bisher bestätigte ausreichende Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigen. Hier wurde außerdem davon ausgegangen, dass noch genügend Leistungsfähigkeitsreserven enthalten sind, um steigende Kfz-Verkehrsbelastungen aufnehmen zu können, z. B. aufgrund von Taktverdichtungen im Linienbusbetrieb.

FAZIT

Die durch die Fa. Bögl beabsichtigten Planungsänderungen bewirken nur marginale Veränderungen der Kfz-Verkehrsbelastung im Straßennetz, welche die festgestellte Leistungsfähigkeit des Straßennetzes nicht gefährden und auch die bestehende Entwurfsplanung des Straßenraums nicht beeinträchtigen.

gez.
Matthias Müller
Dipl.-Ing.

Darmstadt, 15. Mai 2019