BrennerPlan GmbH
Planungsgesellschaft für
Stadt, Umwelt und Verkehr

BrennerPlan GmbH | Augustenstraße 10 a | 70178 Stuttgart

STADT LUDWIGSBURG
Fachbereich Stadtplanung und Vermessung
Abt. Verkehrsplanung
Herrn Martin Kuhnert
Wilhelmstraße 5
71638 Ludwigsburg

Augustenstraße 10 a
70178 Stuttgart
Telefon (07 11) 6 01 43 97-0
Telefax (07 11) 6 01 43 97-10
buero@brennerplan.de
www.brennerplan.de

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen	Tel.-Durchwahl	Datum
		Br.si / P004	6 01 43 97- 11	05.10.2011

Verkehrsgutachten Supermarktstandort Neckarweihingen
hier: Gutachtliche Stellungnahme zu den zugeleiteten Fragen der Gemeinderatsgremien

Sehr geehrter Herr Kuhnert,

bezugnehmend auf die uns übermittelten Fragen des Gemeinderates und auf der Grundlage unseres Verkehrsgutachtens vom September 2011 nehmen wir wie folgt Stellung:

Frage 1: Wie wirkt sich der Verkehr in der Hauptstraße für beide Standorte aus?

Bei einer Ansiedelung des Vollsortimenters am „Kombi-Standort" (Gelände der Friedrich-von-Keller Schule) ist gegenüber dem Bezugsfall mit einem werktäglichen Mehrverkehrsaufkommen von ca. 270 Kfz / 24 h (+ 4 %) im Abschnitt nördlich des Sudetenrings und rund 500 Kfz / 24 h (+ 15 %) auf dem Abschnitt südlich der Einmündung Landäckerstraße zu rechnen.

Bei einer Ansiedelung des Einzelhandels gleicher Größe am Standort „Neckarterrasse", ist von einer Mehrbelastung von bis zu ca. 740 Kfz / 24 h (+ 11 %) auf den nördlichen Abschnitten der Hauptstraße auszugehen. Rund 450 Kfz / 24 h (+ 13 %) beträgt die tägliche zusätzliche Verkehrsbelastung aufgrund der Ansiedelung am Standort „Neckarterrasse" im Abschnitt südlich der Einmündung Landäckerstraße.

Geschäftsführer:
Dipl.-Ing. Torsten Brenner

Registergericht: Stuttgart
HRB Nr. 735630

Bankverbindung:
Commerzbank Aalen
Konto 101 094 100
(BLZ 614 400 86)

In den Anlagen 1 bis 3 sind die Verkehrsbelastungen im Jahr 2025 dargestellt. Die Anlage 1 zeigt den Nullfall 2025 auf Basis des Netzfalls 2 des Verkehrsentwicklungskonzeptes „Zukunft Neckarweihingen" der Hupfer + Partner GbR[1]. Dieser Nullfall stellt die Vergleichsgrundlage für die Planfälle (mit Einzelhandelsaufsiedelungen) dar. Die auf den Nullfall aufbauenden Planfälle in den Anlagen 2.1 und 3.1 zeigen die Verkehrsbelastungen inklusive der Zusatzverkehre der beiden Einzelhandelsstandorte. Die Anlagen 2.2 und 3.2 zeigen die Verkehrswirkungen. Verkehrszunahmen sind dabei rot, Verkehrsabnahmen sind grün dargestellt.

Insgesamt wird die Hauptstraße bei einer Ansiedelung am Standort „Neckarterrasse" etwas stärker und über längere Abschnitte hinweg durch Neuverkehre betroffen, als bei einer Ansiedelung am „Kombi-Standort". In beiden Fällen liegt die Mehrbelastung durch die Einzelhandelsaufsiedelungen jedoch weit unter der prognostizierten Entlastungswirkung durch die Umgestaltung des Südknotens und durch die Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes[1] auf der Hauptstraße.

Frage 2: Wie sieht die Belastung der Erschließungsstraße aus, wenn die Kombination mit der Schule stattfindet, weil dann die Erschließungsstraße von der Umgehungsstraße her vermutlich stärker mit Verkehr frequentiert wird?

Die Ansiedelung am „Kombi-Standort" hat eine verkehrsanziehende Wirkung, welche die Hauptstraße belastet. Die Wirkungen sind mit der Frage 1 beantwortet worden. Wir empfehlen, den Einzelhandel direkt über die Hauptstraße anzubinden um das untergeordnete Netz (Schwarzwaldstraße) nicht zusätzlich zu belasten. Die Belastungen würden in diesem Fall bei ca. 1.000 Kfz / 24 h (Hin- und Rückfahrten) im Abschnitt zwischen der Hauptstraße und der Zufahrt zum Einzelhandelsparkplatz liegen.

Frage 3: Mit welchen zusätzlichen Verkehrsbelastungen müsste man im Bereich der Hauptstraße, Schwarzwaldstraße und Landäckerstraße rechnen?

Dia Frage nach den zusätzlichen Verkehrsbelastungen im Bereich der Hauptstraße und der Schwarzwaldstraße wird mit der Beantwortung der Frage 1 und 2 beantwortet. Auf der Landäckerstraße ist modellhaft von einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ca. 150 Kfz / 24 h aufgrund der Einkaufsverkehre aus den hierüber angebundenen Wohngebieten auszugehen.

[1] Hupfer + Partner GbR: Zukunft Neckarweihingen. Verkehrsentwicklungskonzept, Fischbach 2004 (Netzfall 2: siehe Anlage 4)

Frage 4: Was kann man sich als verkehrsberuhigende Maßnahme [auf der Hauptstraße] vorstellen?

Grundsätzlich sind die durch die Einzelhandelsansiedelung induzierten Neuverkehre Quell- und Zielverkehre von und zum jeweiligen Einzelhandelsstandort. Durch Ihre Bindung an den Quell- oder Zielort (Einzelhandelsstandort) sind sie nicht verlagerbar. Als solche müssen sie in Kauf genommen werden und sind auch mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen nicht reduzierbar. Die Konzeption von Maßnahmen zur Dämpfung der Geschwindigkeit war nicht Gegenstand unserer gegenwärtigen Beauftragung.

Frage 5: Würden sich die Werte der Schadstoff- und Lärmgutachten für die Spitzäcker durch den zusätzlichen Verkehr einer Kombilösung bis zur Schule verändern?

Die Untersuchung der Lärm- und Schadstoffemissionen war nicht Gegenstand unserer Beauftragung.

Frage 6: Wie muss sich die neue Verkehrsführung des Neubaugebietes „Neckarterrasse" ändern, um den Zusatzverkehr aufzunehmen, wenn der Supermarkt in der Schwarzwaldstraße/Hauptstraße liegt und nicht in der „Neckarterrasse"?

Der Straßenabschnitt zwischen der L 1100 und der Hauptstraße wird bei Ansiedelung des Supermarktes am „Kombi-Standort" von zusätzlich ca. 180 Kfz / 24 h befahren. Überschläglich entspricht dies rund 20 Kfz in der Spitzenstunde. Eine Änderung der Verkehrsführung aufgrund dieser Mehrbelastung ist augenscheinlich nicht notwendig.

Bei Rückfragen zur Stellungnahme stehen wir Ihnen gerne telefonisch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Torsten Brenner
BERATENDER INGENIEUR
Geschäftsführer
t.brenner@brennerplan.de

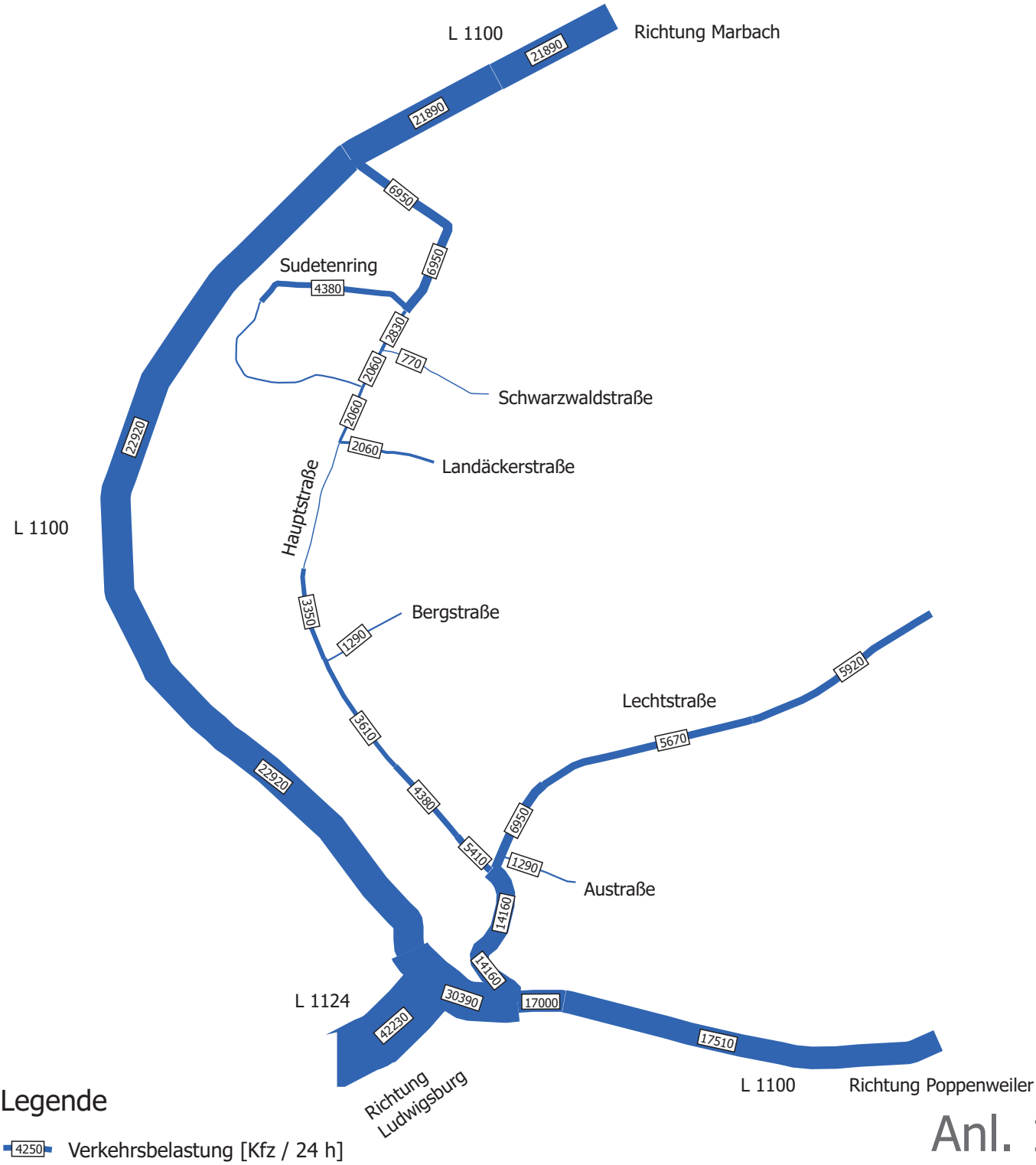
Dipl.-Ing. Torsten Brenner
BERATENDER INGENIEUR
INGENIEURKAMMER BADEN-WÜRTTEMBERG
LISTE DER BERATENDEN INGENIEURE
NR. 317

i.A. Dipl.-Geogr. Svenja Sick
Projektbearbeiterin Verkehrsplanung

Anlagen

Verkehrsbelastungen Prognosehorizont 2025

Nullfall (ohne Einzelhandelseinrichtung)



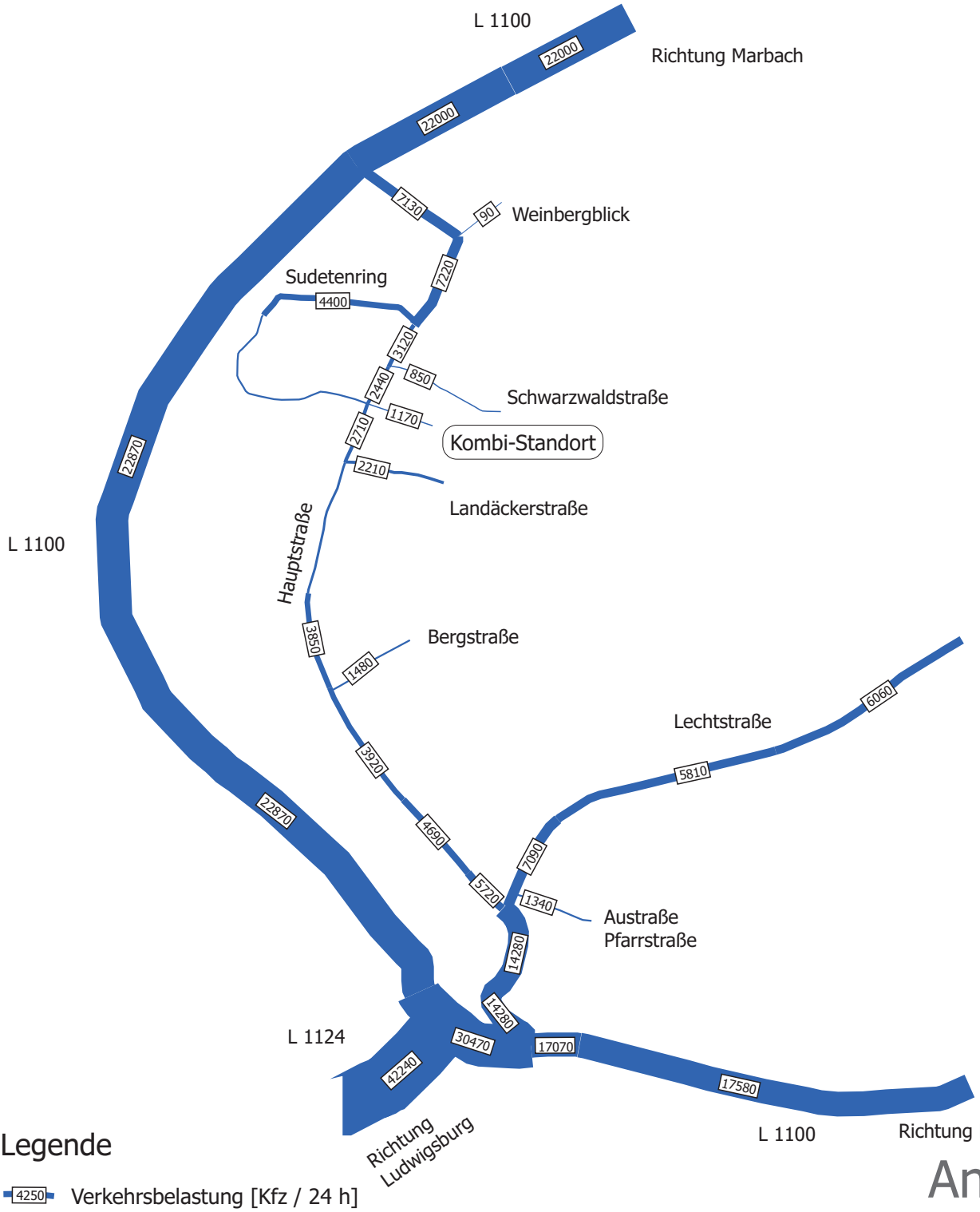
Legende

4250 Verkehrsbelastung [Kfz / 24 h]

Anl. 1

Verkehrsbelastungen Prognosehorizont 2025

Planfall 1 (mit Einzelhandelseinrichtung am Kombi-Standort)



Legende

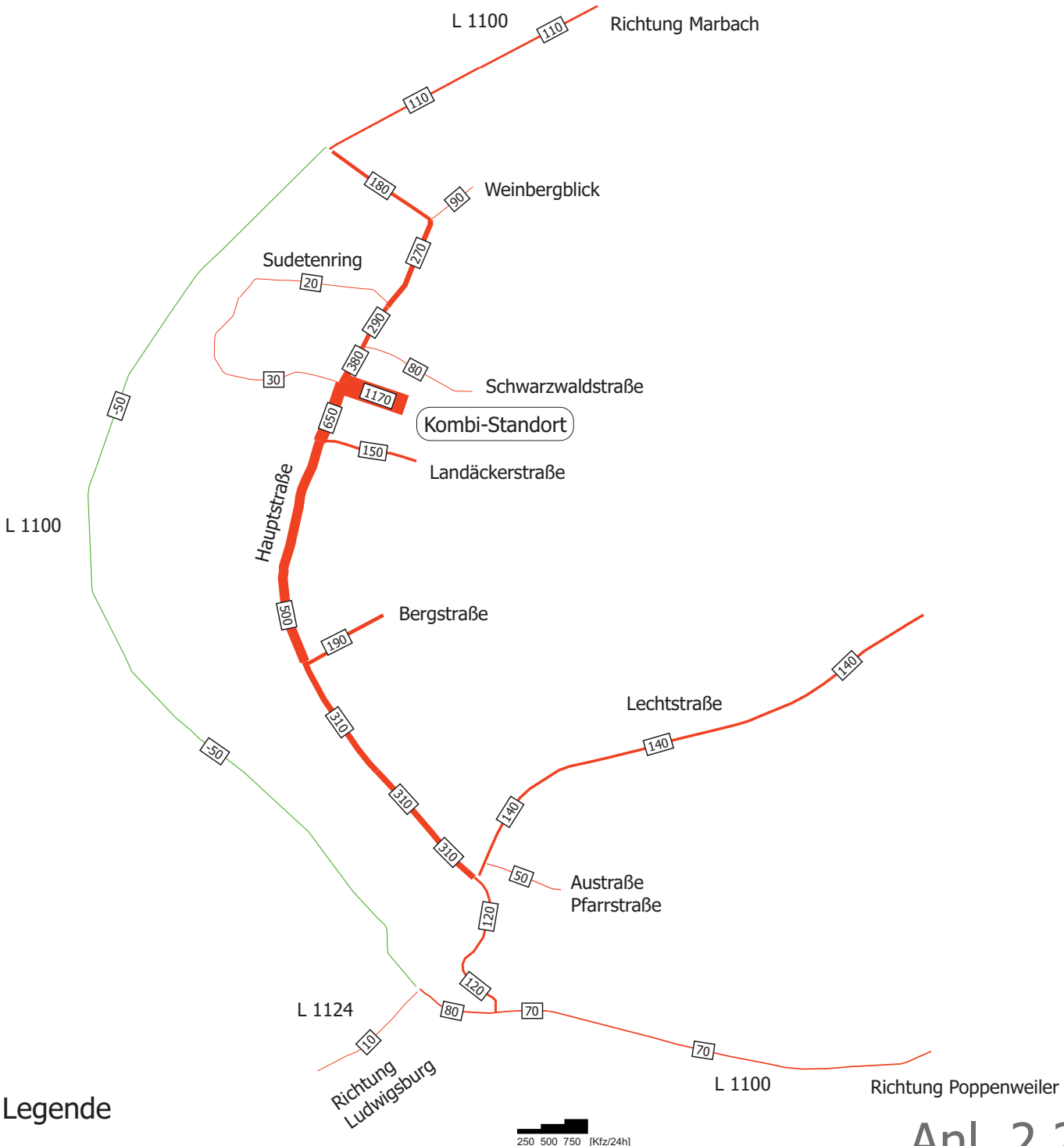
4250 Verkehrsbelastung [Kfz / 24 h]

Anl. 2.1

Gutachtliche Stellungnahme

Differenz der Verkehrsbelastungen Prognosehorizont 2025

(Planfall 1 <--> Nullfall)



Legende

100 Absolute Verkehrszunahme [Kfz / 24 h]

-100 Absolute Verkehrsabnahme [Kfz / 24 h]

Anl. 2.2

BrennerPlan GmbH

Stuttgart

Verkehrsbelastungen Prognosehorizont 2025

Planfall 2 (mit Einzelhandelseinrichtung Standort Neckarterrasse)

Legende

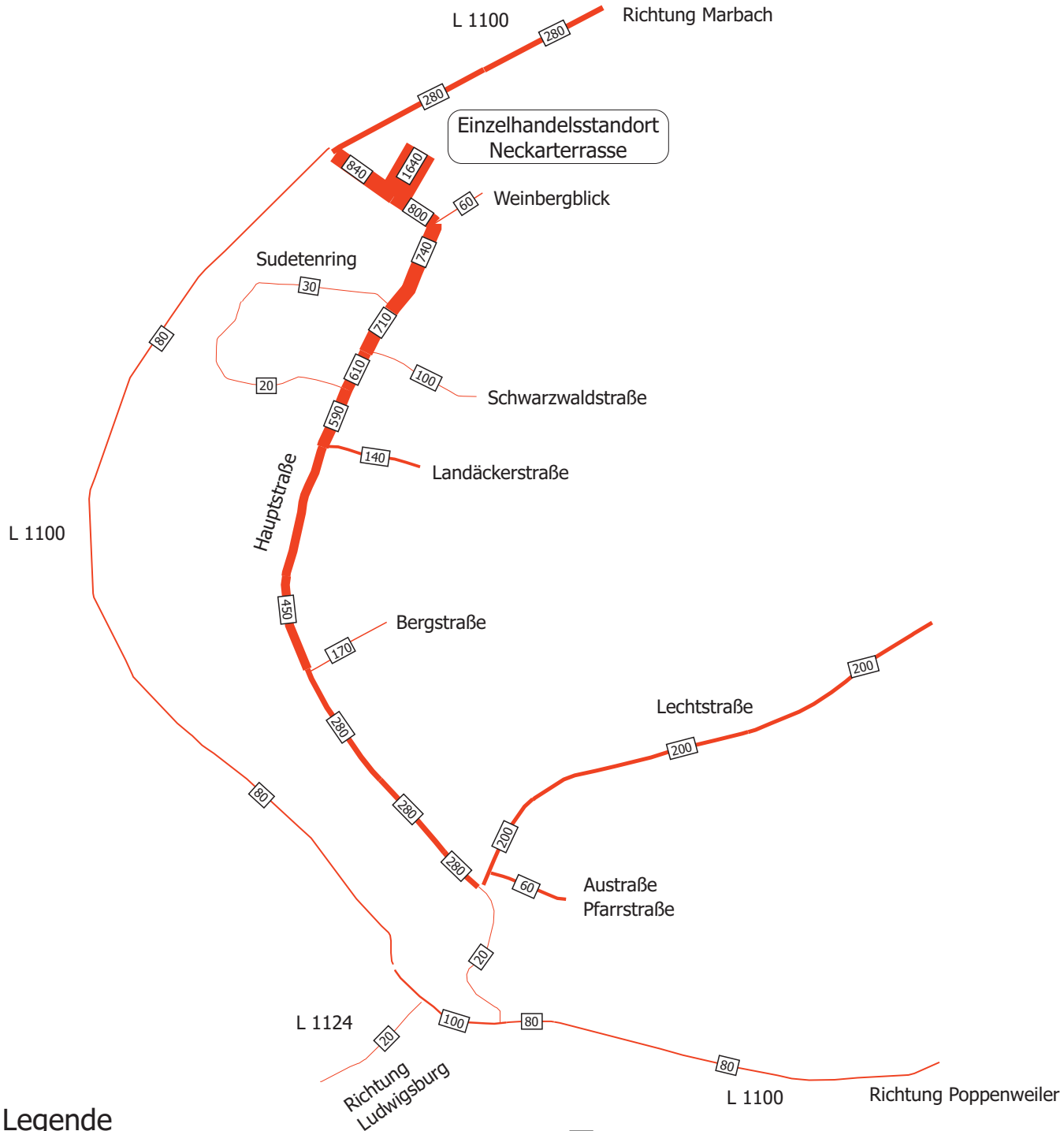
4250 Verkehrsbelastung [Kfz / 24 h]

Anl. 3.1

Gutachtliche Stellungnahme

Veränderung der Verkehrsbelastungen Prognosehorizont 2025

(Planfall 2 <--> Nullfall)



Legende

100 Absolute Verkehrszunahme [Kfz / 24 h]

-100 Absolute Verkehrsabnahme [Kfz / 24 h]

Anl. 3.2

BrennerPlan GmbH

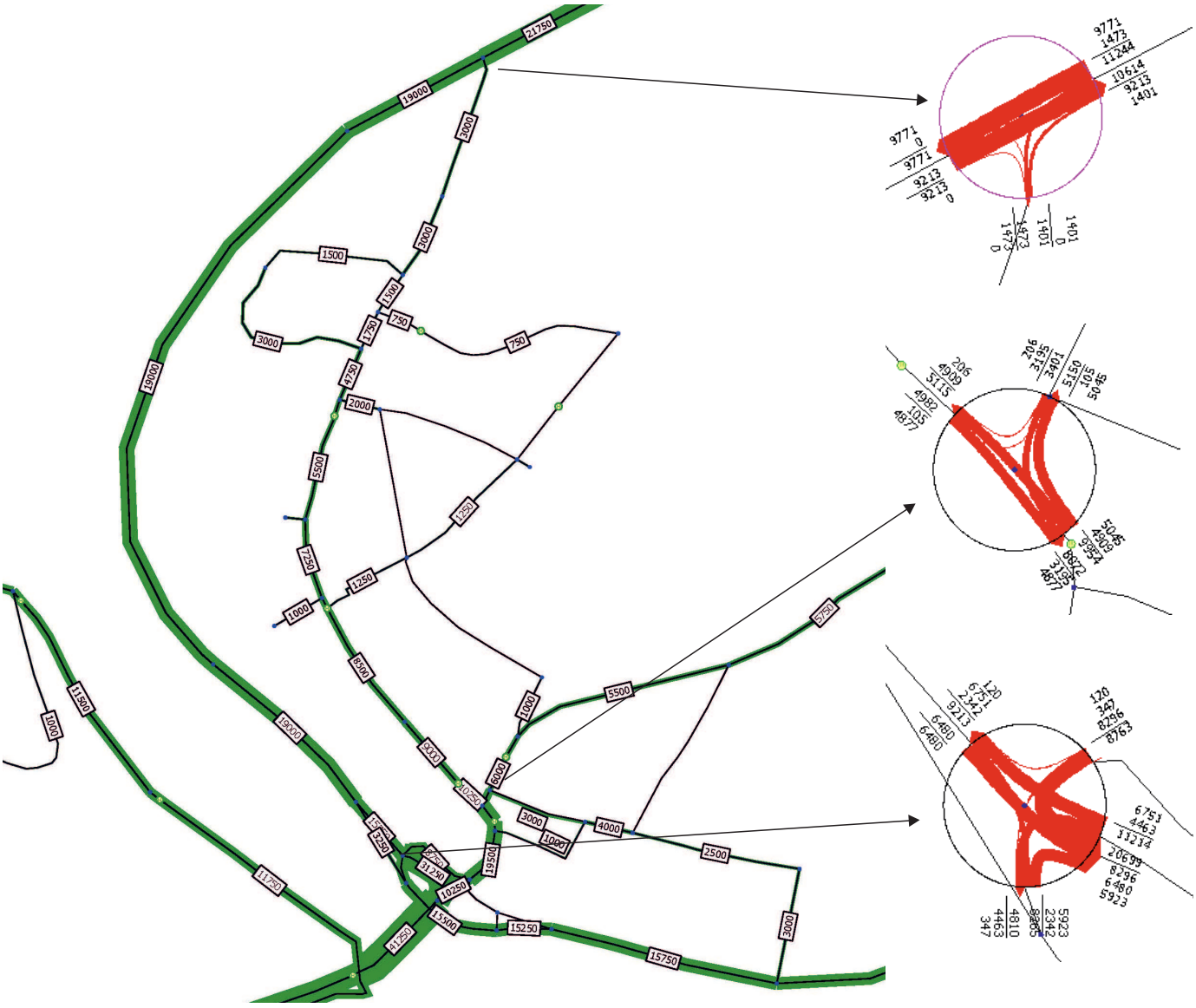
Stuttgart

Projektnummer: 0004
Datum: 02.09.2011
Bearbeiter: Mirko Barthauer
Pfad: T:_1_laufende_Projekte\0004 - Verkehrsgutachten Einzelhandel Neckarweihingen\Corel\Verkehrsmengen2025DiffNeckarterrasse.cdr

Gutachtliche Stellungnahme

Verkehrsbelastungen Prognosebasis

([Kfz / 24h], Gutachten Hupfer + Partner, Nullfall, 2010)*



Unverändertes Straßennetz

*Quelle: Hupfer + Partner GbR: Zukunft Neckarweihingen - Verkehrsentwicklungskonzept, Fischbach 2004

Anl. 4