

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	005/0016/2005
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	03.03.2005
Interkommunale Raumentwicklung; hier: Nordwestumgehung; Vergleich der Planungsvarianten 1 und 3 unter städtebaulichen, wirtschaftlichen, technischen und rechtlichen Gesichtspunkten		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Herr Mayer		
Beratungsfolge	16.03.2005	Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt:

- für den Lückenschluss der Nordwestspange von der Sulzbacher Str. bis zur B 85 aus den Planungsvarianten 1 (Tunnellösung) und 3 (Sulzbacher Str.) die Variante 1 weiterzuverfolgen, in die Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplanes und in den Regionalplan aufzunehmen,
- den Verknüpfungspunkt der Variante 1 mit der B 85 und der 4–spurige Ausbau bis zum Knotenpunkt B 85 / B 299 in das Planfeststellungsverfahren „Verbesserung der Verkehrssicherheit zwischen Sulzbach-Rosenberg und Amberg, Bauabschnitt II“ nachrichtlich aufnehmen zu lassen.

Sachstandsbericht:

1. Übergeordnete Entwicklungsziele für die Verkehrsverbesserung im Raum Amberg/Stadtrandgemeinden

Im Verkehrsausschuss am 28.05.2003 wurden dem Stadtrat Überlegungen zur Entwicklung des Verkehrsraumes in und um Amberg vorgetragen (siehe Vorlage 005/0031/2003). Als interkommunales Ziel wird die planerische und rechtliche Vorbereitung eines „äußeren Rings“ vorgeschlagen. Das vorgetragene Entwicklungsziel zur Errichtung dieses „äußeren Rings“ im Verbund mit den Umlandgemeinden ist inzwischen durch das Gutachterteam von Prof. Auweck bewertet und als Teilergebnis in das Teilraumgutachten A 6 übernommen worden (Karte D/2 integriertes Maßnahmenkonzept).

Der Stadtrat fasste für den ersten Bauabschnitt dieses „äußeren Rings“, den Abschnitt zwischen der Hirschauer Straße und der B 299, am 07.03.2005 den Beschluss über das Planfeststellungsverfahren. Für den Lückenschluss der Umgehung bis zur B 85 verbleiben die im Stadtrat am 07.10.2002 vorgestellten Varianten 1 und 3, die gemäß Stadtratsbeschluss auf ihre städtebaulichen, wirtschaftlichen, rechtlichen und technischen Machbarkeiten hin geprüft werden sollten.

2. Entwicklung der Verkehrsbelastung in Ammersricht seit der Grenzöffnung im Mai 2004

Insbesondere für den Stadtteil Ammersricht wurden die im Jahre 1997 ermittelten Verkehrszahlen und hochgerechneten Prognosen seit der Grenzöffnung im Mai 2004 durch die Realität überholt. Im Wesentlichen kann eine kontinuierliche Zunahme des LKW-Verkehrs von 1997 – 2004 von rund 2.100 auf 3.400 LKW/Tag verzeichnet werden. Ab Mai 2004 erfolgte ein sprunghafter Anstieg durch den EU-Beitritt Tschechiens um weitere 1.500 LKW/Tag. Die LKW-Belastung der Hirschauer Straße liegt derzeit bei durchschnittlich rd. 4.600 Fahrzeugen/Tag. Nach Fertigstellung der durchgehenden Autobahn A 6 bis zum Jahr 2010 wird bisher prognostiziert, dass sich der LKW-Anteil mit ca. 600 Fahrzeugen/Tag auf Normalmaß von ca. 10 % des Gesamtverkehrs der äußeren Hirschauer Straße einstellen wird.

Diese Prognosen sind jedoch ohne ein mautabhängiges Verhalten der Speditionen im Transit bzw. Nahverkehr vollzogen. Auch andere Faktoren, wie z. B. die Anzahl oder die Passierzeiten der Terminals bei den Grenzübergängen können mittel- bis langfristig eine Rolle bei der Transitwahl und damit eine erhöhte Belastung für Ammersricht spielen.

Die Schadstoffbelastung unter Zugrundelegung der aktuellen Verkehrszahlen stellt einen weiteren Aspekt dar, der in der Konsequenz zu einem Nachtfahrverbot oder zur Umleitung von Verkehrsströmen führen könnte. Auch unter diesem Gesichtspunkt bietet die abseits der bebauten Ortsteile geplante Trasse Vorteile.

3. Vergleich der Varianten 1 und 3 und Aspekte der Verkehrsbelastung, Schadstoffe, Verkehrszählung

Bei einer Untersuchung im Juli 2002 durch das Ingenieurbüro Reuther & Seuß wurde mit der damaligen Annahme bezüglich der Verkehrs- und Schadstoffbelastung noch der Variante 3 (Sulzbacher Straße) der Vorzug gegenüber der Variante 1 (Tunnel) gegeben. Im Wesentlichen lag dies an der relativ guten Verkehrswirksamkeit. Die Variante 3 birgt jedoch auch folgende Hemmnisse:

Durch die Trassenführung entstehen erhebliche Lärmschutzprobleme. Im Bereich Eglsee – Ost (Striegelacker) und Eisberg – Nord ist die städtebaulich beabsichtigte Entwicklung zu Wohnbauflächen stark eingeschränkt. Die Mischgebietsflächen an der inneren Sulzbacher Str. werden durch die Verkehrsbelastung von ca. 20.000 Fahrzeugen/24 h stark lärmbelastet. Die Lärmemissionen zur Katharinenhöhe bleiben bestehen.

Wegen der erforderlichen Verknüpfungspunkte entstehen verkehrstechnische, teilweise nicht überwindbare Schwierigkeiten.

Die Verknüpfung mit der Sulzbacher Str. und Überquerung der Bahn im Bereich nördlich der Schlackenhalde ermöglicht keine zügige Linienführung. Im weiteren Verlauf müsste die Sulzbacher Str. wegen der vorhandenen Werks- und Grundstückszufahrten mit Linksabbiegespuren ertüchtigt werden.

Eine im Verhältnis zur prognostizierten Verkehrsbelastung zufrieden stellende Linienführung und Höhenlage mit akzeptablen Steigungsverhältnissen am Zusammenschluss mit der B 299 im Bereich der Erzbergbrücke, sowie des Knotenpunktes mit der Sulzbacher Str. ist wegen der topographischen Gegebenheiten und der engen Ortslage nicht erreichbar.

Für die gewählte Linienführung ist eine Überbauung des gesamten BayWa – Geländes und des vor kurzem von der Druckerei Frischmann erworbenen Geländes, sowie die Ablösung der vorhandenen Bebauung am unteren Erzbergweg erforderlich.

Im Bereich des Erzbergweges befindet sich die Trasse am Rande des Gefahrenbereichs des Bergsenkungsgebietes.

Bei der Variante 1 (Erzbergtunnel) ist eine zügige Linienführung bei der Überbrückung der Bahnlinie/ Sulzbacher Str. sowie am Verknüpfungspunkt mit der B 85 östlich von Schäflohe möglich. Die geringere Verkehrswirksamkeit lässt sich somit kompensieren. Die Steigungsverhältnisse stehen in direktem Zusammenhang mit Trassierung und Tunnellösung, so dass eine Optimierung im Wechselspiel von Wirtschaftlichkeit und verkehrstechnischen Erfordernissen erfolgen kann.

Die Trassierung kann so erfolgen, dass Auswirkungen vom Bergsenkungsgebiet vermieden werden können.

Gemäß Lärmschutzgutachten vom 28.06.2002 sind im gesamten Verlauf der Trassenvariante 1 die zulässigen Lärmwerte eingehalten.

In geringem Maß kommt die Linienführung auf dem Gemeindegebiet Poppenricht zu liegen.

4. Abwägungsergebnis:

Da aus heutiger Sicht keine gesicherten Prognosen über einen bis auf das Normalmass zurückgehenden Schwerlastverkehrsanteil gestellt werden können ist davon auszugehen, dass die Strecke zwischen Hirschau und B 299 zum Autobahnanschluss Amberg – West (Ursensollen) auch künftig eine Verkehrsbelastung aufweist, die eine bebauungsnahe Trassenführung aus städtebaulichen und verkehrstechnischen Gesichtspunkten mit ihrer Lärmentwicklung und Schadstoffbelastung nicht rechtfertigt.

Durch ihre Flexibilität und relativ zügigen Linienführung weist die Variante 1 (Tunnellösung) die größeren Vorteile, insbesondere im Hinblick auf den Schwerlastverkehr auf und ist somit mittel- bzw. langfristig auch die wirtschaftlichere Lösung.

4. Verkehrstechnische Erfordernisse:

Um die Trassenvariante 1 (Tunnellösung) in das überregionale Verkehrssystem der B 85 und B 299 zu integrieren ist es dringend erforderlich den Verknüpfungspunkt mit der B 85 im Bereich östlich von Schäflohe bei der momentan laufenden Planfeststellung zur „Verbesserung der Verkehrssicherheit zwischen Sulzbach – Rosenberg und Amberg, Bauabschnitt II“ zu berücksichtigen. Ein Antrag zur Fristverlängerung im Beteiligungsverfahren wurde bei der Regierung bereits gestellt.

Weiter ist für den Bereich zwischen diesem Verknüpfungspunkt und dem Knotenpunkt B 85 / B 299 der Ausbau in vierspuriger Form erforderlich um den regionalen und überregionalen Gesamtverkehr auf diesem Streckenabschnitt bewältigen zu können.

Aus Sicht der Stadt Amberg entsteht somit eine durchgehende, leistungsfähige Trassierung für die Verkehre aus Richtung Hirschau und der B 299 nördlich von Amberg zum Autobahnanschluss Amberg – West durch die Verlagerung der B 299 aus der urbanen, stadtnahen Lage in eine verträgliche Stadtrandlage.

Die Gewerbe- und Industrieflächen Neumühle / Luitpoldhütte, Amberg – West und die gewerblichen Entwicklungsflächen A 6 werden durch die Spange in idealer Weise verbunden und an die internationale Magistrale A 6 angebunden.

Martina Dietrich, Baureferentin

Anlagen:

1. Teilraumgutachten A 6 Karte D/2 integriertes Maßnahmenkonzept
2. Lageplan Nordwest-Spange
3. Lageplan der Varianten