

Lang + Burkhardt, Sandstraße 31, 80335 München

Stadt Schwandorf  
Frau Szabó  
Spitalgartenstraße 1  
92421 SCHWANDORF

Prof. Dr. - Ing. H. Lang  
Dipl. - Ing. T. Burkhardt  
Sandstraße 31  
80335 München  
Telefon: (089) 542155-0  
Durchwahl: -24  
Fax: -11

robert.ulzhoefler@lang-burkhardt.de

München, den 08.04.2010

R:\SCHWAN\TEXTE\SAD-BRF39.DOC

## TWF-Gelände – Erschließung Variante 5

Sehr geehrte Frau Szabó,

in der Anlage erhalten Sie einen Kurzbericht über die von der Stadt Schwandorf neu in die Diskussion gebrachte Variante 5 zur Erschließung des TWF-Geländes.

Folgende Ergebnisse sind herauszustellen:

1. Das jeweilige Verkehrsaufkommen der einzelnen Nutzungen wurde teilweise bereits im Gutachten vom 16.12.2009 aufgeführt. Als neue Nutzungen wurden der Möbelmarkt, das Parkhaus, das Kino und Dienstleistungen im Bereich Gesundheit, Fitness und Wellness aufgenommen. In Anlage I sind die Flächen sowie die Verkehrserzeugungen pro Tag (getrennt nach PKW und LKW) sowie für die Vormittags- und die Nachmittagspitze aufgeführt.
2. Der Möbelmarkt stellt eine Nutzung dar, die im Vergleich zu einem Vollsortimenter oder einem Discounter vor allem an Werktagen ein geringeres Verkehrsaufkommen pro Quadratmeter aufweist. Der Schwerpunkt der Verkehrserzeugung findet hier vor allem am Samstag statt, so dass Konflikte mit dem Berufsverkehr an den Werktagen zwar nicht völlig vermieden, aber auf einem niedrigeren Niveau gehalten werden können.
3. Das Kino stellt eine nahezu optimale Ergänzung zu den Handelseinrichtungen dar. Neben der Möglichkeit, die Stellplätze der Handels Einrichtungen am Abend, in der Nacht und am Wochenende mitbenutzen zu können weist auch das fast völlige Fehlen einer Überschneidung der Spitzenstunden einen positiven Aspekt auf. An Werktagen ist der größte Anteil an Besuchern zwischen 19 und 23:00 Uhr anwesend, an Wochenenden beginnen die Vorstellungen bereits wesentlich früher. Aber auch zu diesem Zeitpunkt ist die Spitze des Einkaufsverkehr wieder zu einem großen Teil abgebaut.
4. Die durchgehende 3-Spurigkeit der vergrößerten Rampe von der Steinberger Straße bis zum Finanzamt ist sinnvoll und für die Erschließung des Bauabschnitts 1 (Vollsortimenter und Elektromarkt sowie Parkhaus und Kino) sogar dringend erforderlich.

5. Die Verkehrsbelastungen am neuen Knoten Steinberger Straße/Regensburger Unterführung/Rampe sind so hoch und von der Knotengeometrie so ungünstig, dass ein Kreisverkehr als Knotenpunktsform ausscheidet. Darauf wurde bereits im Gutachten vom 16.12.2009 hingewiesen.
6. Anlage II zeigt die Verkehrsbelastungen im Bereich Innenstadt/TWF- Gelände/Lindenviertel. Eine Verlagerung von Verkehrsbeziehungen aus dem Schwandorfer Süden in Richtung Bahnhof/Naabuferstraße/Beer-Kreuzung auf die Postgartenstraße findet nur in sehr geringem Maße statt, da der weitere Streckenverlauf über die Klosterstraße und den Adolf-Kolping-Platz oder alternativ über die Bahnhofstraße und den Marktplatz allenfalls während der Nachmittagsspitzenstunde eine vermeintlich günstige Ausweichroute darstellen. Während der Zwischenzeiten ist die Route über die neue Rampe deutlich schneller, zumal durch das zweimalige Rechtsabbiegen relativ geringe Wartezeiten entstehen.
7. Ein Umdrehen der Einbahnregelung in der Postgartenstraße (Anlage III) bewirkt eine deutliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens. In der inneren Friedrich-Ebert-Straße sowie in der Pesslerstraße käme es dagegen zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens im mittleren dreistelligen Bereich, was in etwa 4 bis 6% entspricht.
8. Eine mögliche Aufhebung der Einbahnregelung in der Garrstraße konnte nicht mehr überprüft werden, da diese Straße in allen bisherigen Prognosenetzfällen nicht enthalten war. Angesichts des relativ niedrigen Verkehrsaufkommens sowohl aus der Straße als auch vom Kaufhaus Frey stellt dieser Lösungsvorschlag jedoch kein nennenswertes Problem dar.
9. Die Ausschilderung einer Einbahnregelung in der Regensburger Unterführung (nur noch in Richtung Süden, Anlage IV) führt zu deutlichen Veränderungen der Verkehrsbelastungen im Bereich des Lindenviertels und der Steinberger Straße, aber auch im Bereich Egelsee und der Schlachthofunterführung. Das Verkehrsaufkommen in der Schwellenwerkunterführung wird von rund 3400 auf 4300 Kfz pro Tag ansteigen. Der übrige Verkehr, der heute in Süd-Nord-Richtung durch die Regensburger Unterführung verläuft, verlagert sich aus dem Gebiet Egelsee zur Dachelhofer Straße, wo es in der Schlachthofunterführung zu einem Anstieg von fast 4000 Kfz pro Tag kommt. Weitere 500 bis 600 Fahrzeuge verlagern sich aus dem Lindenviertel über diverse Querstraßen (Haydnstraße, Winterstraße, Siemensstraße usw.) direkt zu Regensburger Straße und auf die Adenauerbrücke.
10. Der Anstieg des Verkehrsaufkommens in der Schlachthofunterführung ist zwar nicht mit einem analogen Anstieg in der Naabuferstraße und der Güterhallenstraße verbunden, die Abbiegeströme an der Feuerwehrkreuzung würden sich jedoch erheblich verändern, so dass mit weiteren Engpässen an diesem Knoten zu rechnen ist. Mit dem Bau der zweiten Naabbrücke in Höhe des ehemaligen Schlachthofs würden sich diese Probleme noch weiter verschärfen.
11. Von einer Einbahnregelung in der Regensburger Unterführung wird deshalb abgeraten, zumal die Leistungsfähigkeit des Knotens an der Steinberger Straße/Regensburger Unterführung mit der ermittelten Verkehrserzeugung (vgl. Gutachten vom 16.12.2009) noch gewährleistet ist.

Mit freundlichen Grüßen



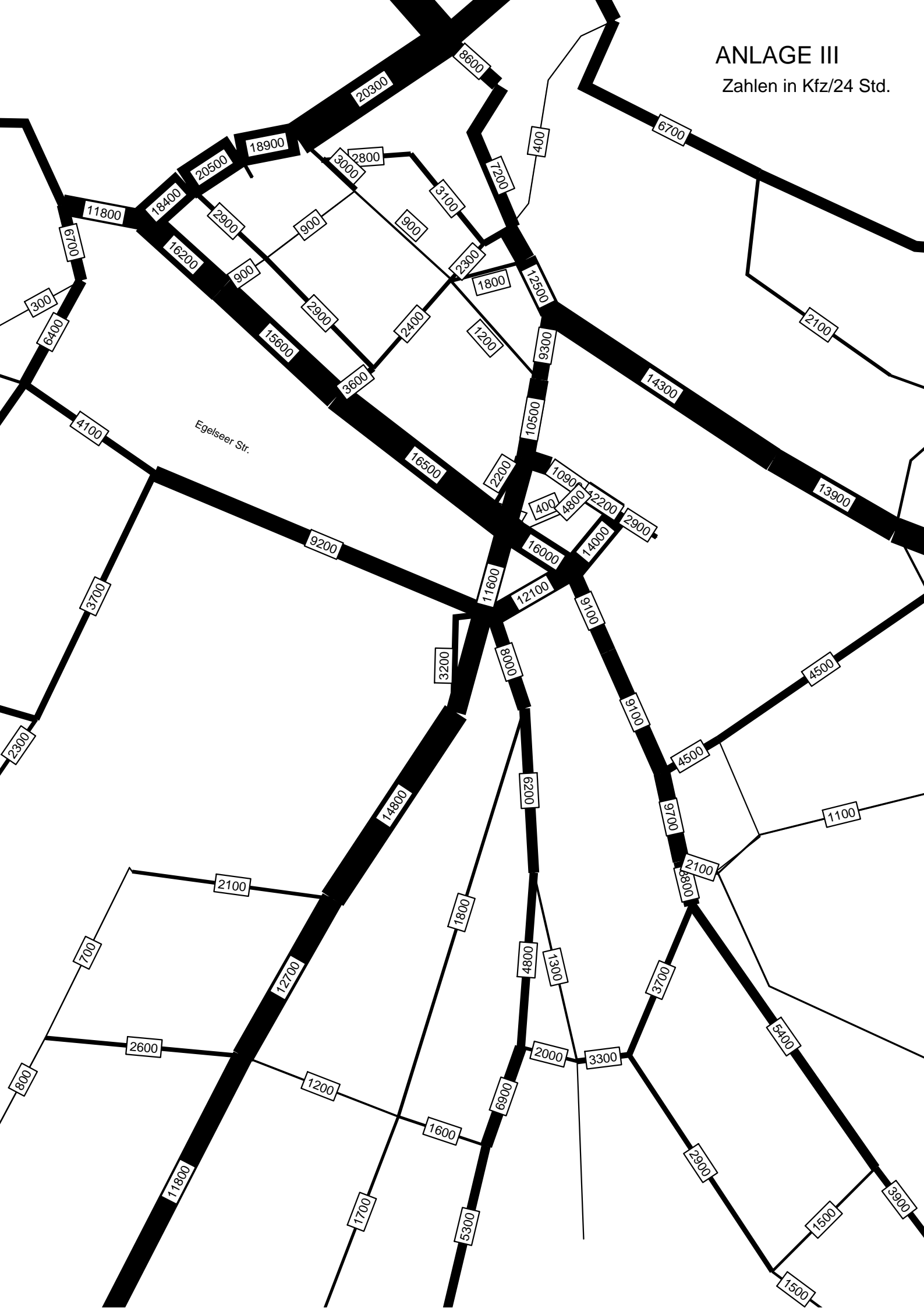
	VK-Fläche	Verkehrsaufkommen pro Tag (bd. Richtg.)			
		PKW	LKW	Sp.-Std. vm	Sp.-Std. nm
<b>SO/ Ha-1</b>					
Vollsortimenter	3000	3270	30	168	368
Elektromarkt	2000	1448	6	42	160
Kino	500 Pl.	658	0	0	75
Parkhaus	200 ST	500	0	91	104
Zw.-summe 1	5000	5876	36	301	707
<b>SO/ Ha-2</b>					
Handel	800	1290	10	44	148
Medizin, Fitness	800	836	4	72	132
Zw.-summe 2	1600	2126	14	116	280
<b>SO/ Ha-3</b>					
Möbelmarkt	4000	840	40	16	108
<b>Gesamtsumme</b>	<b>10600</b>	<b>8842</b>	<b>90</b>	<b>433</b>	<b>1095</b>

**ANLAGE I**



# ANLAGE III

Zahlen in Kfz/24 Std.



ANLAGE IV  
Zahlen in Kfz/24 Std.

