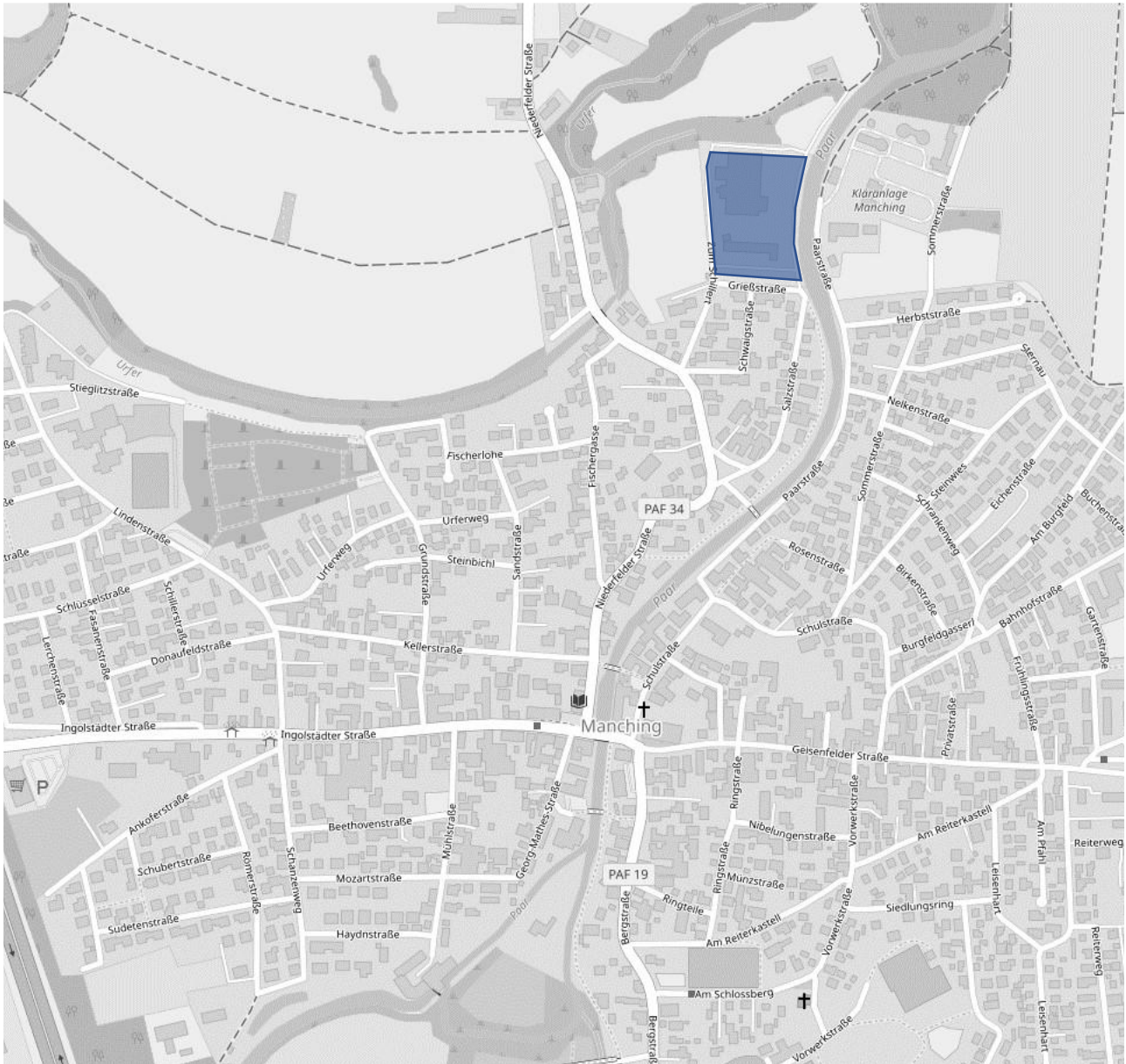


# Stellungnahme zur Verkehrssituation Manching – Quick-Mix Areal

211-277-A

Datum: 14.07.23



## Auftraggeber

MAYR BAU INGOLSTADT GMBH  
Schleifmühlweg 25a  
86633 Neuburg a. d. Donau

## Auftragnehmer

PB Consult GmbH  
Rothenburger Straße 5  
90443 Nürnberg

# Impressum

---

PB Consult  
Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH  
Rothenburger Str. 5  
90443 Nürnberg  
Telefon: +49-911 32239-0  
Telefax: +49-911 32239-10  
[www.pbconsult.de](http://www.pbconsult.de)  
[info@pbconsult.de](mailto:info@pbconsult.de)

## **Weitergabe an Dritte**

Alle von der PB CONSULT GmbH zur Verfügung gestellten Unterlagen (Berichte, Pläne, Tabellen etc.) oder Teile daraus dürfen vom Auftraggeber und Projektbeteiligten nur zum projektrelevanten Gebrauch verwendet werden. PB CONSULT GmbH bittet bei Veröffentlichungen vorab informiert zu werden, um entsprechend auf Rückfragen Dritter reagieren zu können. Die Weitergabe an Dritte – ohne konkreten Projektbezug – bedarf einer gesonderten Zustimmung der PB CONSULT.

\*Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Angebot nur die männliche Form verwendet. Dabei gelten Personenbezeichnungen gleichermaßen für alle Geschlechter (weiblich, männlich, divers).

\*Alle Hintergrundkarten stammen aus OpenStreetMap und stehen unter der Open Data Commons Open Database Lizenz (ODbL).

# Inhalt

---

<b>1.</b>	<b>Hintergrund und Aufgabenstellung .....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Bestandsanalyse .....</b>	<b>5</b>
2.1.1.	Zum Schillert.....	6
2.1.2.	Salzstraße .....	8
<b>3.</b>	<b>Einordnung der Ist-Situation .....</b>	<b>9</b>
<b>4.</b>	<b>Stellungnahme zur Verkehrsentwicklung.....</b>	<b>10</b>

## 1. Hintergrund und Aufgabenstellung

Für das ehemalige Quick-Mix-Areal im Norden Manchings ist eine Änderung des Bebauungsplans geplant (s. Abbildung 1). Zur verkehrsplanerischen Prüfung wird die Bestandsinfrastruktur der relevanten Erschließungsstraßen im Folgenden dokumentiert und im Hinblick auf ihre Belastungssituation und mögliche Kapazitätsreserven gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) eingeordnet. Auf Grundlage dieser Einordnung wird eine Stellungnahme zur Verkehrsentwicklung abgegeben.

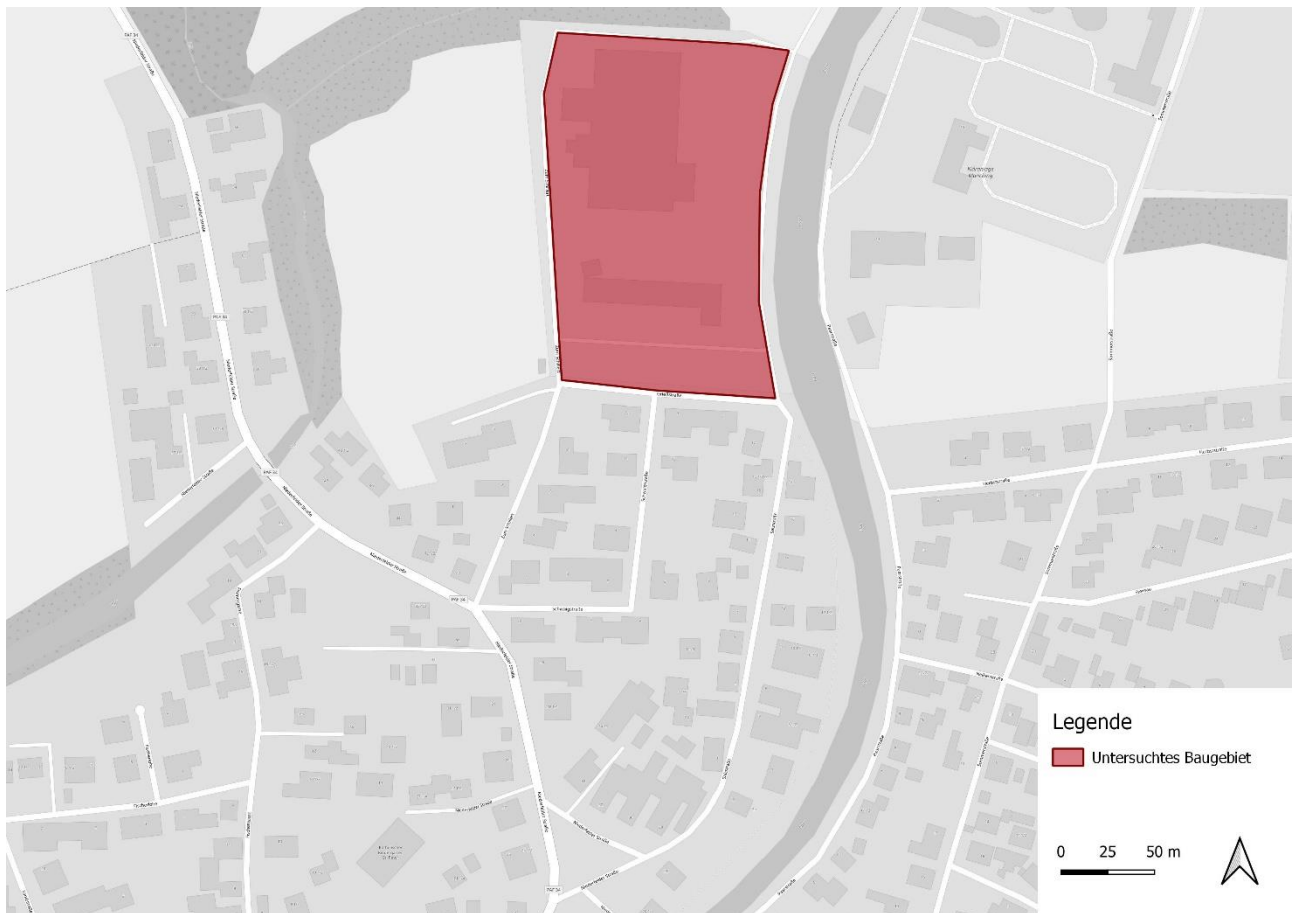


Abbildung 1: Lageplan zum untersuchten Baugebiet

Die vorliegende Untersuchung gliedert sich in die folgenden Bestandteile:

- Bestandsanalyse mit Verkehrserhebungen und Ortsbegehung
- Einordnung der Ist-Situation nach RAST
- Stellungnahme zur Verkehrsentwicklung

## 2. Bestandsanalyse

Bestandteil der Analyse war sowohl die Straße Zum Schillert als auch die Salzstraße. Hierfür wurde eine Ortsbegehung mit Fotodokumentation sowie Erhebungen der Verkehrsbelastungen im Analysenullfall an zwei ausgewählten Querschnitten durchgeführt (vgl. Abbildung 2). Die Erhebung und die Ortsbegehung wurden in Absprache mit dem Auftraggeber am Dienstag, den 14.03.2023 durchgeführt. Es handelte sich um einen normalen Werktag außerhalb der Ferienzeiten. Die Auswertung der erhobenen Verkehrsdaten je Querschnitt erfolgte getrennt nach Fahrzeugklasse (Pkw, Lkw, Motorrad und Fahrrad). Um jahreszeitliche und tagesabhängige Effekte auszugleichen, werden die Verkehrsdaten mithilfe eines Saisonfaktors bereinigt<sup>1</sup>.

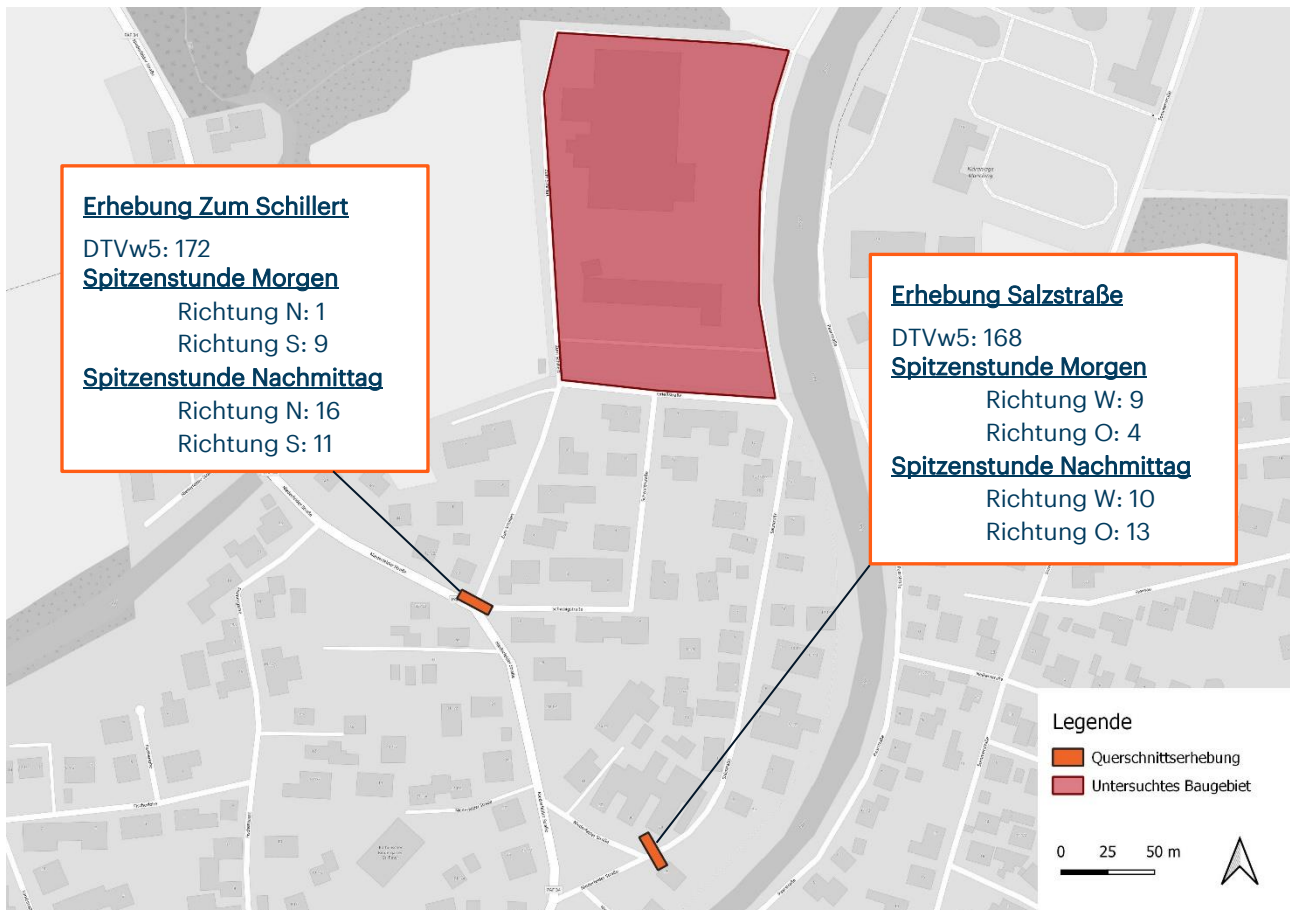


Abbildung 2: Übersichtskarte zur Standortanalyse

Durch die Querschnittserhebungen konnten die folgenden Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag identifiziert werden:

### Erhebung Zum Schillert

Morgenspitze	07:30 bis 08:30 Uhr
Nachmittagsspitze	15:45 bis 16:45 Uhr

### Erhebung Salzstraße

<sup>1</sup> Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik: Heft 1007 – Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen auf Hauptverkehrsstraßen in Großstädten, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2008

Morgenspitze            07:00 bis 08:00 Uhr  
Nachmittagsspitze    18:00 bis 19:00 Uhr

Auf Basis der Fotodokumentation und der Ergebnisse der Querschnittserhebungen wird die Bewertung der Straßen gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) durchgeführt. Anschließend wird sowie eine entsprechende Stellungnahme für das geplante Bauvorhaben mit Blick auf den entstehenden Mehrverkehr bzw. die Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung abgeleitet.

### 2.1.1. Zum Schillert

Die Straße Zum Schillert fungiert als Zubringerstraße der Niederfelder Straße und erschließt die westliche Seite des Untersuchungsgebietes. Die Straße hat eine Fahrbahnbreite von ca. 6,00 m und verfügt beidseitig über einen Fußweg von ca. 1,5 m Breite (vgl. Abbildung 3). Auf beiden Seiten ist ein absolutes Halteverbot für LKW von 22 bis 6 Uhr angeordnet.

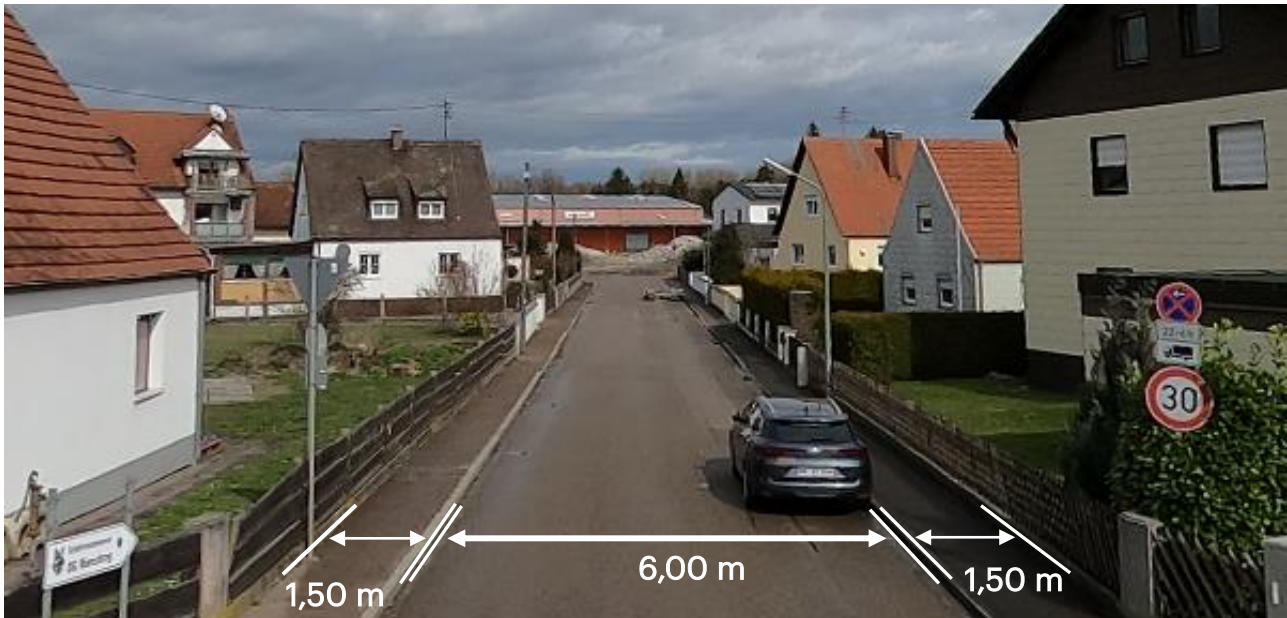


Abbildung 3: Querschnitt der Straße Zum Schillert (zwischen Niederfelder- und Gießstraße, Blickrichtung Nord)

#### Kernmerkmale (zwischen Gießstraße und Niederfelder Straße) sind:

- Fahrbahnbreite: ca. 6,00 m
- Beidseitiger Gehweg, Breite 1,50 m
- Bebauung mit Einfamilienhäusern
- Verkehrsstärke = 27 Kfz/h (24 h-Erhebung am 14.03.2023)
- zulässige Höchstgeschwindigkeit = 30 km/h
- Beidseitig: Absolutes Halteverbot für LKW zwischen 22 und 6 Uhr

Nach der Einmündung Gießstraße, welche die Verbindung zwischen den beiden Erschließungsstraßen Zum Schillert und Salzstraße des Untersuchungsgebietes bildet, ist ausschließlich am östlichen Fahrbahnrand (rechts im Bild) ein circa 1,5 m breiter Gehweg vorhanden (s. Abbildung 4).

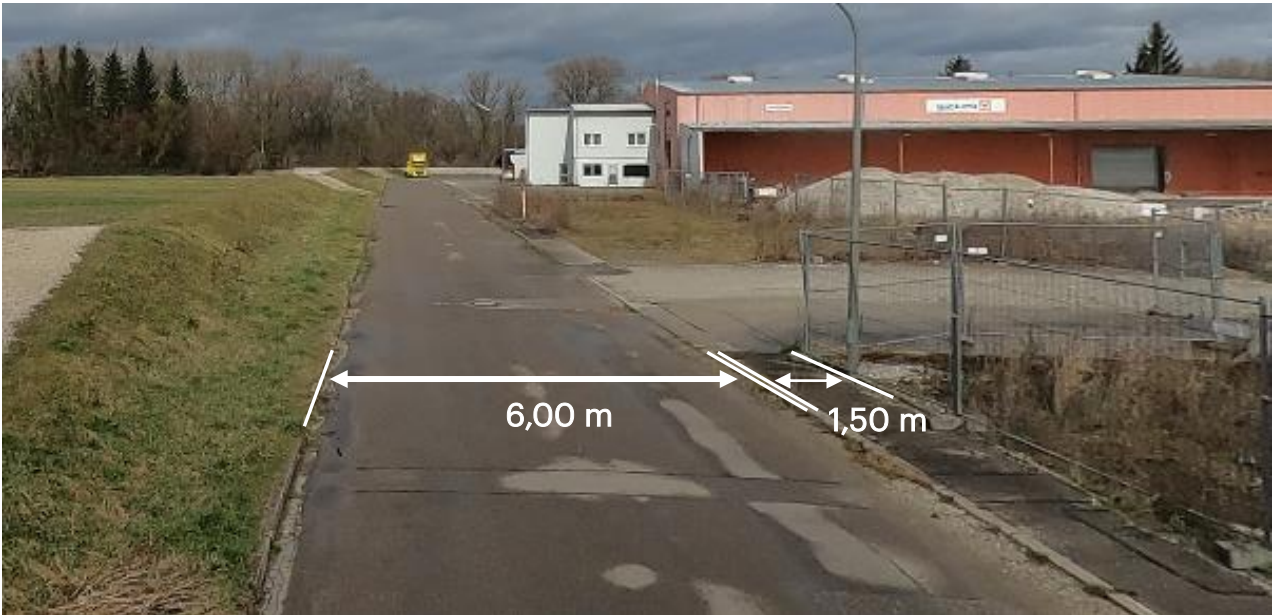


Abbildung 4: Querschnitt der Straße Zum Schillert (nach Einmündung Gießstraße), Blickrichtung Nord

#### Kernmerkmale, nach Einmündung Gießstraße:

- Fahrbahnbreite: ca. 6,00 m
- Gehweg am östlichen Fahrbahnrand, Breite 1,50 m
- Östlich: Quick-Mix-Areal, Westlich: Landwirtschaftliche Fläche
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
- Beidseitig: Absolutes Halteverbot für LKW zwischen 22 und 6 Uhr

Die Straße Zum Schillert weist im ersten Abschnitt, insbesondere im Hinblick auf die Erschließungsfunktion und die vorhandene Bebauung, die Eigenschaften einer Wohnstraße auf. Im zweiten Abschnitt ist derzeit vor allem Gewerbebebauung sowie anbaufreie Fläche vorhanden, wobei insgesamt jedoch die Erschließungsfunktion im Vordergrund steht. Unter Anbetracht des vorhandenen Querschnitts, der Bebauung sowie ihrer Funktion ist die Straße Zum Schillert daher gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) der FGSV als **Wohnstraße** einzuordnen.

### 2.1.2. Salzstraße

Die Salzstraße fungiert analog zur Straße Zum Schillert als Zubringerstraße der Niederfelder Straße und erschließt die östliche Seite des Untersuchungsgebietes. Die Straße weist eine Fahrbahnbreite von ca. 4,5 bis 5,0 m auf und verfügt über einen circa 1,0 m breiten Gehweg am westlichen Fahrbahnrand (s. Abbildung 5).

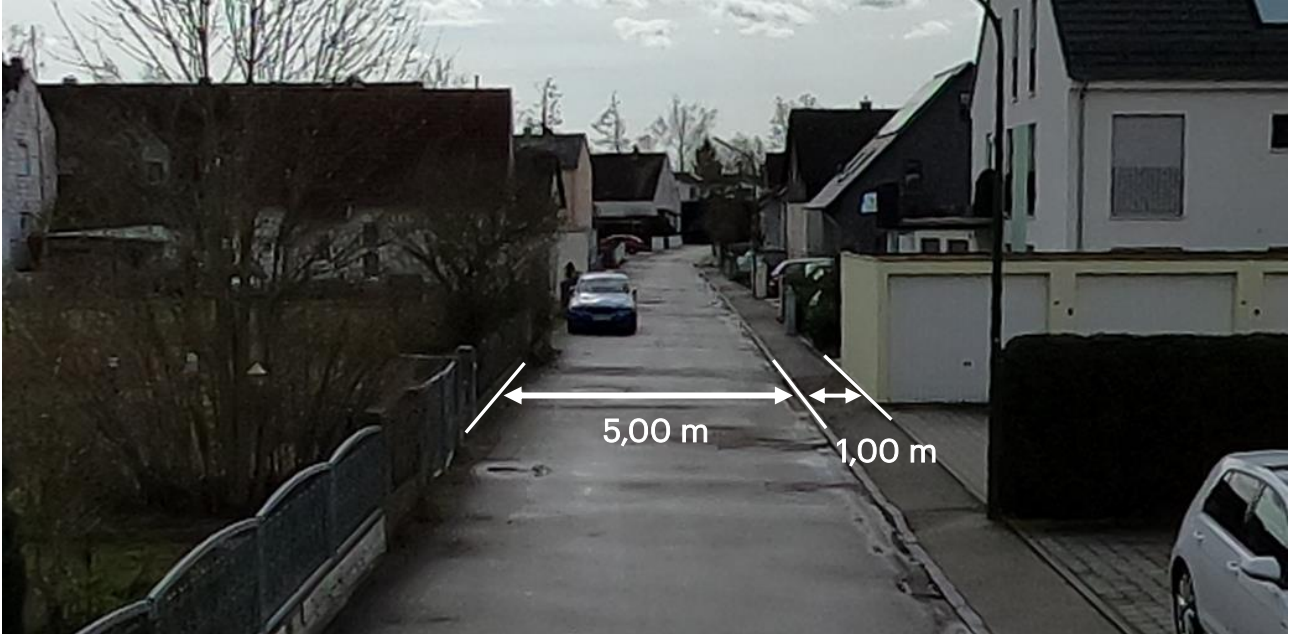


Abbildung 5: Querschnitt der Salzstraße, Blickrichtung Süd

**Kernmerkmale (zwischen Gießstraße und Niederfelder Straße) sind:**

- Fahrbahnbreite: ca. 4,50 - 5,00 m
- Gehweg am westlichen Fahrbahnrand, Breite 1,00 m
- Bebauung mit Ein- und Mehrfamilienhäusern
- Verkehrsstärke = 23 Kfz/h (24 h-Erhebung am 14.03.2023)
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit = 30 km/h
- Nur Fahrzeuge bis maximal 7,5 t sind zugelassen

Analog zur Straße Am Schillert kann auch die Salzstraße der Kategorie Erschließungsstraßen zugeordnet werden. Während im Zulauf zur Niederfelder Straße noch einzelne Gewerbebetriebe angesiedelt sind, findet sich im weiteren Verlauf der Salzstraße ausschließlich Wohnbebauung mit Ein- und Mehrfamilienhäusern. Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) der FGSV ist eine Einordnung des Straßenquerschnitts sowohl als Wohnweg als auch als Wohnstraße möglich, wobei jedoch die vorhandene Straßenlänge von über 100 Metern nicht mehr den Charakteristika eines Wohnweges entspricht und daher primär zu einer Einstufung als Wohnstraße führen würde. Aufgrund des beengten Straßenquerschnitts von 4,5 bis 5 Metern, sowie der weiteren bereits genannten Kernmerkmale, wie einem Verbot der Zufahrt von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen, handelt es sich um einen **Wohnweg**.



### 3. Einordnung der Ist-Situation

Entsprechend der in Kapitel 2 genannten Kernmerkmale wird deutlich, dass die Hauptanbindung des Quick-Mix-Areals, insbesondere im Hinblick auf den Schwerlastverkehr, über die Straße Zum Schillert erfolgt. Aufgrund des beengten Straßenquerschnitts in der Salzstraße ist durch den ruhenden Verkehr ein Vorbeikommen nur schwer und ein Begegnungsverkehr zweier LKW nicht möglich. Aus diesem Grund ist die Durchfahrt für Fahrzeuge mit einem Gewicht von über 7,5t nicht zugelassen. Die heutige Verkehrsbelastung der beiden Straßen, insbesondere in der Spitzenstunde, konnte durch die Querschnittserhebung gemessen werden.

**Tabelle 1: Zusammenfassung  $DTV_{w5}$  an betrachteten Querschnitten (Kfz/Tag)**

Querschnitte	$DTV_{w5}$ Ist-Zustand	Spitzenstunde Ist-Zustand	$DTV_{w5}$ nach RAST <sup>2</sup>	Spitzenstunde nach RAST	Klassifizierung nach RAST
QS 1: Zum Schillert	172	27	< 4.000	< 400	Wohnstraße
QS 2: Salzstraße	168	23	< 1.500	< 150	Wohnweg

Tabelle 1 zeigt das berechnete durchschnittliche werktägliche Verkehrsaufkommen  $DTV_{w5}$  außerhalb der Ferienzeit sowie die Belastung in der jeweiligen Spitzenstunde an den beiden Querschnitten.

Mit einem  $DTV_{w5}$  im Ist-Zustand von 172 Kfz/Tag im Vergleich zu einer maximalen Verkehrsbelastung laut RAST in Höhe von **4.000 Kfz**, weist die Straße Zum Schillert ausreichend verfügbare Kapazität für ein höheres Verkehrsaufkommen auf. Dies gilt ebenfalls für die Salzstraße, wobei an dieser Stelle zu beachten ist, dass deren möglicher  $DTV_{w5}$ -Wert aufgrund der Einstufung als **Wohnweg**, mit **1.500 Kfz/Tag** deutlich geringer ist. Auch die aktuelle Belastung in der Spitzenstunde mit 27 Kfz/h im Querschnitt 1 bzw. 23 Kfz/h im Querschnitt 2 liegt deutlich unter den Grenzwerten von 400 Kfz/h bzw. 150 Kfz/h und beinhaltet somit ausreichend Kapazitätsreserven.

---

<sup>2</sup> Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde in etwa 10 % des Tagesgesamtverkehrs darstellt, folglich wurden zum Vergleich die Werte nach RAST um den Faktor 10 erhöht.

#### 4. Stellungnahme zur Verkehrsentwicklung

Die nachgewiesenen Grenzwerte der maximalen Verkehrsbelastungen der untersuchten Querschnitte werden eingehalten und es treten keine untypisch hohen Verkehrsbelastungen auf. Aus diesem Grund ist nach aktuellem Stand grundsätzlich **kein verkehrsplanerischer Handlungsbedarf** erforderlich. Beide Straßenquerschnitte können auch mit einem höheren Verkehrsaufkommen belastet werden, bis der in der RASt vorgeschriebene Höchstwert erreicht wird.

Bei der zukünftigen Verkehrsentwicklung bzw. bei der Entwicklung von Bauvorhaben ist zu beachten, dass die überwiegende Anzahl des Leicht- bzw. Schwerverkehrs über die Straße Zum Schillert abgefertigt werden sollte, da diese aufgrund des vorhandenen Straßenquerschnitts deutlich mehr Reserven aufweist.

Der Einfluss des zukünftigen Verkehrsaufkommens auf das Straßennetz kann nur abgeschätzt werden, wenn die Art des Gewerbes festgelegt ist – auf dieser Basis können die Tagesganglinien sowie der Anteil des Schwerverkehrs abgeleitet werden. Sobald ein konkretes Bauvorhaben geplant ist, sollte eine konkrete Untersuchung des zukünftigen Verkehrsaufkommens durchgeführt werden.