

STADT FÜSSEN

STICHWORTARTIGE ERLÄUTERUNGEN ZUR SCHLEPP- KURVENUNTERSUCHUNG FÜR DEN NEUBAU DES EIN- KAUFSZENTRUMS "THERESIENHOF" MIT TIEFGARAGE

1. AUSGANGSSITUATION

Entsprechend dem Angebot vom 28. Juni 2010 und der Auftragsbestätigung vom 30.06.2010 / 14.07.2010 durch die Wilhelm Geiger GmbH & Co. KG, Sonthofen, wurde die Planungsgruppe Kölz mit einer Schleppkurvenuntersuchung für das Referenzfahrzeug "Lastzug" zur Andienung des geplanten SB-Lebensmittelmarktes beauftragt.

Zur Schleppkurvenuntersuchung haben Plangrundlagen der Degle-Degle Gesellschaft von Architekten mbH, Königsbrunn, im Planstand vom

- 10.06.2010 Erdgeschoß M 1:100
Obergeschoß M 1:100
Tiefgarage – UG M 1:100
- 01.07.2010 Erdgeschoß M 1:100
Schemaschnitt Rampe
- 22.07.2010 Vermessung der Firma ATS
Allgäuer Tief- und Straßenbau vom 12.07.2010
mit Erdgeschoß M 1:100

vorgelegen.

Darüber hinaus sind weitere vermessungstechnische Grundlagen der Stadt Füssen einbezogen worden, um den Betrachtungsbereich einer künftigen Erschließung von Andienungsverkehren über die B 16 – Kaiser-Maximilian-Platz bzw. B 16 – Sebastianstraße und die Theresienstraße räumlich definieren zu können.

Aus den aktuellen Planunterlagen zum Bauvorhaben des Einkaufszentrums "Theresienhof" geht hervor, dass in Abwandlung des Erschließungsansatzes entsprechend der Verkehrsuntersuchung "Einzelhandelseinrichtung im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplan-Verfahrens 'N 50 Theresienhof'" vom April 2008, nunmehr die bestehende Tiefgaragenererschließung Parkhaus Sparkasse (P5 – Parkgarage City) über die Sudetenstraße beibehalten werden soll.

Hierdurch ergeben sich modifizierte Möglichkeiten zur räumlichen Integration einer Andienungszone für größere Schwerverkehre (Lastzug / Sattelzug).

2. **SCHLEPPKURVENUNTERSUCHUNG**

Um die nördlich der Sudetenstraße angrenzenden Wohnnutzungen im Quartiersbereich Theresienstraße / Robert-Schmid-Straße weitestgehend vom Schwerverkehrsaufkommen zu entlasten, wird eine Erschließung des Einkaufszentrums "Theresienhof" für Andienungsverkehre über die B 16 – Augsburgener Straße / Kaiser-Maximilian-Platz bzw. B 16 – Sebastianstraße und Kemptener Straße / nördliche Luitpoldstraße / Kaiser-Maximilian-Platz zugrunde gelegt.

Hierbei ermöglicht die durchgeführte Linksabbiegespur im Zuge der B 16 – Sebastianstraße für die Theresienstraße bzw. die Hochstiftstraße eine günstige Befahrbarkeit für andienende Schwerverkehre aus. Aus Richtung Schwangau ist im Zuge der B 16 – Sebastianstraße das Rechtseinbiegen in die Theresienstraße mit einem Überstreichen der Gegenfahrbahn ebenfalls möglich.

Vor diesem Hintergrund ist, entsprechend der Verkehrsuntersuchung vom April 2008, nochmals auf die Notwendigkeit einer signaltechnischen Koordinierung der beiden benachbarten Knotenpunkte B 16 – Sebastianstraße / Theresienstraße / Klosterstraße und B 16 – Sebastianstraße / Hochstiftstraße / Blutangerweg (Stadtbleiche) hinzuweisen. Durch diese lichtsignaltechnische Koordinierung ist insbesondere der Verkehrsablauf für die Ausfahrt aus der Theresienstraße in die B 16 überwiegend flüssig herzustellen.

Hierbei kann durch die Lage der Haltelinie bzw. eine Anpassung der Einmündung im Zuge der Theresienstraße auch das Überstreichen der Gegenfahrbahn für Schwerverkehre ermöglicht werden.

Zur Anfahrt der geplanten Laderampe in paralleler Lage zur Theresienstraße bestehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten, den hierfür notwendigen Wendevorgang für einen Lastzug durchzuführen:

– Variante 1

Wendevorgang über die Schulhausstraße, wie dies ebenso die Reise- und Touristikbusse des Hotels Hirsch durchführen.

– Variante 2

Wendevorgang südlich der geplanten gemeinsamen Tiefgaragen – Zu- / Ausfahrt P5 – Parkgarage City und paralleles Zurückstoßen in die Andienungsrampe.

Die exemplarisch zu den jeweiligen Varianten angefertigten Videoanimationen zeigen sowohl den Bewegungsraum eines Lastzuges (Grün), als auch die durch die Reifen des Lastzuges befahrenen Bereiche (Gelb).

Hierbei muss jedoch angemerkt werden, dass das Simulationsverfahren zwar sowohl die Vorwärtsfahrt, als auch die Rückwärtsfahrt des Referenzfahrzeuges "Lastzug" berücksichtigt, jedoch von relativ ebenen Höhenverhältnissen ausgeht.

Vor diesem Hintergrund sind für das Zurückstoßen in den unmittelbaren Andienungsbereich mit der Laderampenabfahrt erweiterte Bewegungsspielräume zu berücksichtigen.

Die Darstellungen der Schleppkurven (Lastzug) für die jeweiligen Varianten zeigen die Fahrbewegungsräume, die durch einen Lastzug zur Zufahrt der Andienungsrampe benötigt werden. Die Ausfahrt aus der Andienungsrampe in Richtung B 16 – Sebastianstraße ist vorbehaltlich der lichtsignaltechnischen Ertüchtigung (Koordinierung) unproblematisch.

3.

SCHLUSSFOLGERUNG UND EMPFEHLUNG

Vor dem Hintergrund der durchgeführten Schleppkurvensimulationen kann davon ausgegangen werden, dass sowohl die Variante 1, als auch die Variante 2 für eine Befahrbarkeit der geplanten Andienungsrampe (mit Anpassung) geeignet sind.

Ebenso ist der Anschluss des Bauvorhabens an die äußere Erschließung sichergestellt, wenn die entsprechend der Verkehrsuntersuchung vom April 2008 empfohlenen Maßnahmen für eine lichtsignaltechnische Koordinierung der beiden benachbarten Knotenpunkte B 16 – Sebastianstraße / Theresienstraße / Klosterstraße und B 16 – Sebastianstraße / Hochstiftstraße / Blutangerweg realisiert werden.


In diesem Zusammenhang ergeben sich jedoch für den Gebäudeentwurf noch Verbesserungsmöglichkeiten im Bereich zwischen der östlichen Bauflucht des Gebäudes und der bislang in den Plänen dargestellten Andienungsrampe (Zwickel).

Neben der Sicherstellung einer Erreichbarkeit der Schulhausstraße über die geplanten Fluchttreppen, könnte die Andienungsrampe im Süden konisch aufgeweitet (in der Höhenlage verzogen bzw. angeglichen) werden, um die Befahrbarkeit zu verbessern.

Ebenso wäre zu überprüfen, ob der Rampentisch der Andienung nicht besser senkrecht zur Gebäudeflucht ausgebildet werden könnte, wodurch eine verbesserte Orientierung für Lastzug-Fahrer ermöglicht wird.

Hierbei ist für den Andienungsbetrieb ggf. Einweisungs- bzw. Warenempfangspersonal (Lebensmittelmarkt) bereitzustellen.

Ludwigsburg, 27. August 2010



Dipl.-Ing. M. Schaible

Anlagen

- Schleppkurven Variante 1a (Schulhausstraße)
- Schleppkurven Variante 1b (Schulhausstraße)
- Schleppkurven Variante 2 (Sebastianstraße)

