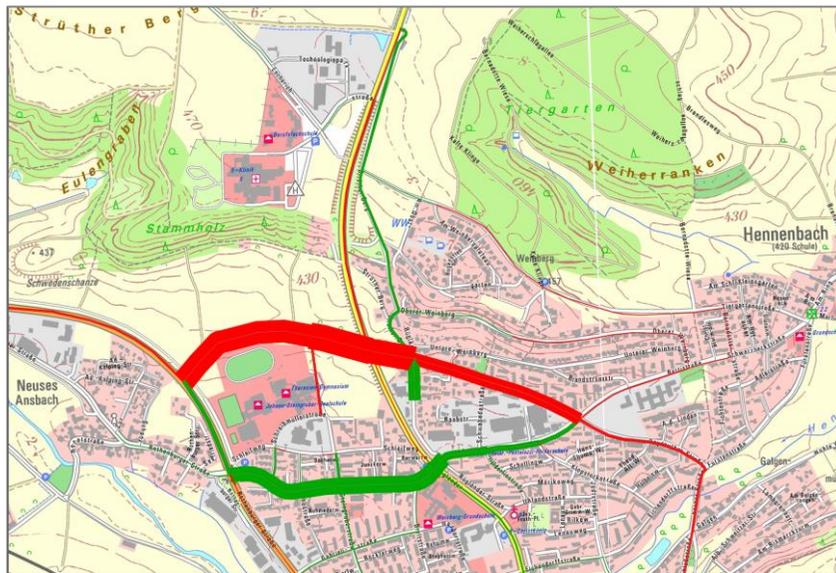


# Verkehrsuntersuchung „Weinberg West“ - Ergebnisse der Planfallbetrachtungen



Dipl.-Ing. Florian Amme  
Nicolai Meier B.Sc.

WVI Prof. Dr. Wermuth  
Verkehrsforschung und  
Infrastrukturplanung GmbH

Nordstraße 11  
38106 Braunschweig

Tel.: 05 31 – 3 87 37 -12/-51

Internet: [www.wvigmbh.de](http://www.wvigmbh.de)

E-Mail: [f.amme@wvigmbh.de](mailto:f.amme@wvigmbh.de)  
[n.meier@wvigmbh.de](mailto:n.meier@wvigmbh.de)

## Agenda

- ▼ Untersuchungsablauf
- ▼ Methodik der Verkehrstechnischen Bewertung
- ▼ Vorstellung der Ergebnisse aus den Untersuchungen im Netzzusammenhang (Planfälle)
- ▼ Zusammenfassung

## Agenda

### ▼ Untersuchungsablauf

Methodik der Verkehrstechnischen Bewertung

Vorstellung der Ergebnisse aus den Untersuchungen im  
Netzzusammenhang (Planfälle)

Zusammenfassung

---

## Untersuchungsablauf

### Verkehrsuntersuchung zum B-Plan für das Baugebiet „Weinberg West“:

- ✔ Erfassung der aktuellen Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet (Kfz, Fuß und Rad)
- ✔ Aufbau eines Verkehrsmodells zur Abbildung der heutigen Verkehrsmengen
- ✔ Begleitung und Auswertung der Bürgerbeteiligung
- ✔ Prognose der Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet unter Berücksichtigung der geplanten Entwicklungen gemäß Flächennutzungsplan **OHNE** das geplante Baugebiet Weinberg West → **Ohnefall 2030 (Planfall 0)**
- ✔ Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch die geplante Nutzung im Baugebiet
- ✔ Überlagerung des Ohnefalls 2030 **MIT** den durch das Baugebiet zu erwartenden Verkehrsmengen → **Mitfall 2030 (Planfall 1)**
- ✔ Entwurf von Varianten eines Kreisverkehrs für den Weinbergknoten
- ✔ Überprüfung der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr am Weinbergknoten in der Prognose (Planfall 0 und Planfall 1)
- ✔ Untersuchung alternativer Varianten zur Erschließung des Weinbergs → **Planfälle**

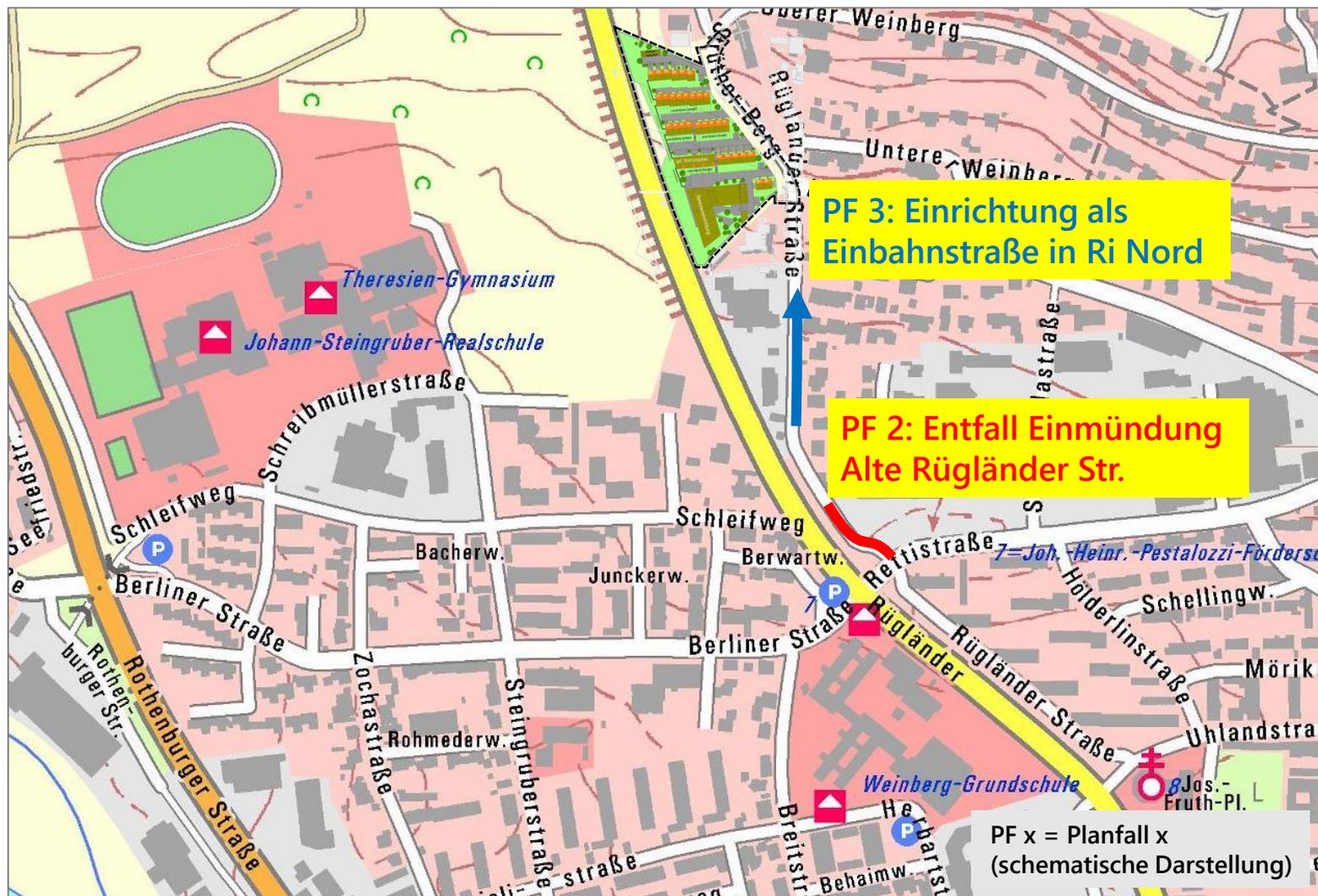
---

## Untersuchungen im Netzzusammenhang → Planfälle

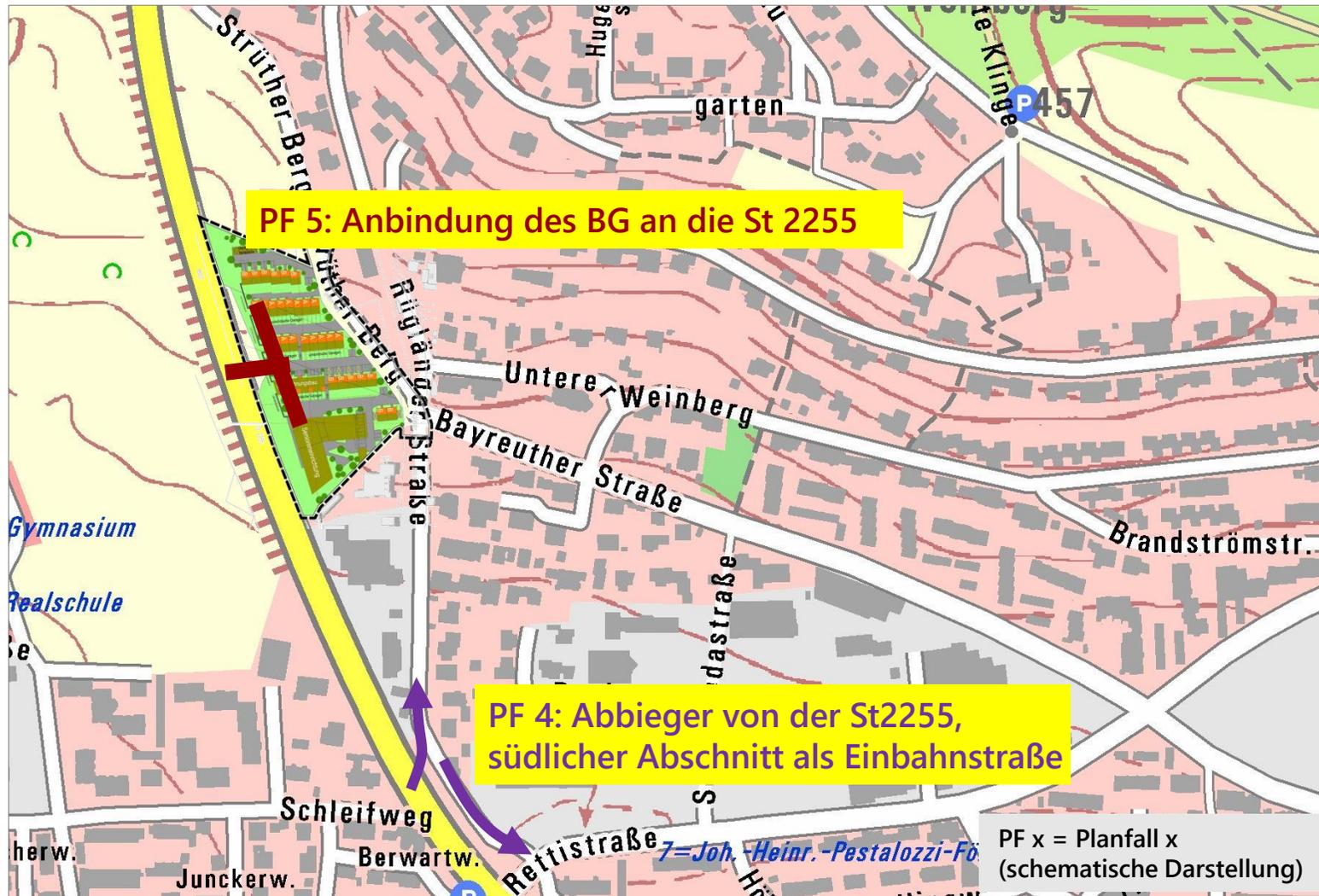
Aufbauend auf dem Mitfall wurden folgende Netz-Planfälle aus der Bürgerbeteiligung abgeleitet:

- ✔ **Planfall 2:** wie Mitfall 2030 und zusätzlich Entfall der Einmündung Alte Rügländer Straße
- ✔ **Planfall 3:** wie Mitfall 2030 und zusätzlich Einrichtung der Alten Rügländer Straße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden
- ✔ **Planfall 4:** wie Mitfall 2030 und zusätzlich Anbindung von der St 2255 auf die Alte Rügländer Straße in Fahrtrichtung Norden, Einrichtung Alte Rügländer Straße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden
- ✔ **Planfall 5:** wie Mitfall 2030 und zusätzlich direkte Anbindung des Baugebietes Weinberg-West an die St 2255

## Untersuchungen im Netzzusammenhang – Alte Rügländer Str.



## Untersuchungen im Netzzusammenhang – Alte Rügländer Str.



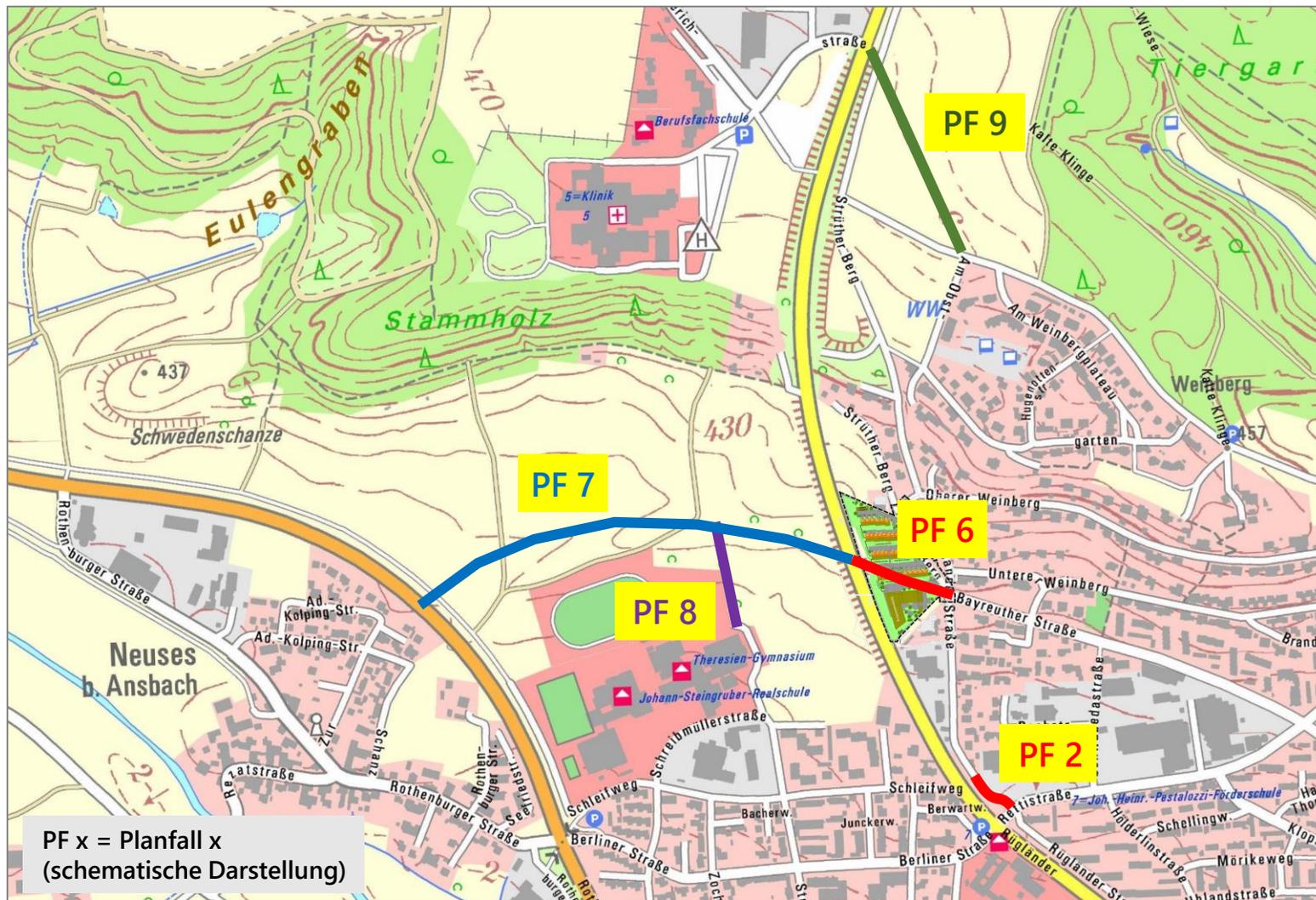
---

## Untersuchungen im Netzzusammenhang → Planfälle

Aufbauend auf dem Mitfall werden folgende Netz-Planfälle aus der Bürgerbeteiligung abgeleitet:

- ✔ **Planfall 6:** Verlängerung der Bayreuther Straße bis zur St 2255 und zusätzlich Entfall der Einmündung Alte Rügländer Str. an die Rettistraße
- ✔ **Planfall 7:** wie Planfall 6 und zusätzlich Verlängerung der Bayreuther Straße bis zur B 13
- ✔ **Planfall 8:** wie Planfall 7 und zusätzlich direkte Anbindung des Schulzentrums an die Verbindungsspanne (Verlängerung Bayreuther Str.)
- ✔ **Planfall 9:** wie Mitfall 2030 und zusätzlich Einrichtung eines 4-armigen Knotens im Bereich des Klinikums zur Anbindung des Weinberg-Plateaus (und des geplanten Weinberg-Plateau II)

## Untersuchungen im Netzzusammenhang - Trassenvarianten



## Agenda

Untersuchungsablauf

### ▼ Methodik der Verkehrstechnischen Bewertung

Vorstellung der Ergebnisse aus den Untersuchungen im  
Netzzusammenhang (Planfälle)

Zusammenfassung

---

## Vorgehensweise Planfalluntersuchungen – Untersuchungsablauf

### Aufbereitung der Ergebnisse:

Für jeden betrachteten Fall werden die berechneten Verkehrsbelastungen in Kfz/Tag für den Ansbacher Norden dargestellt. Anhand der gezählten Knotenströme in den Spitzenstunden werden die entsprechenden Verkehrsbelastungen und -ströme für die Spitzenstunden in dem Betrachtungsfall abgeleitet.

Die Nachweise werden für die Knoten

- ✔ Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str. (Weinbergknoten) und
- ✔ Bayreuther Straße – Rettistraße dargestellt.

Die Bewertung der Leistungsfähigkeit am Knoten erfolgt gemäß dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS 2015) der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Bewertet wird anhand der mittleren Wartezeiten im Kfz-Verkehr. Maßgebend für den Gesamtknoten ist die ungünstigste Qualitätsstufe eines Einzelstroms am Knoten.

## Bewertung der Leistungsfähigkeit am Knoten

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015:

| Qualitätsstufe des Verkehrsablauf (QSV) |                               | Zulässige mittlere Wartezeit im Kfz-Verkehr |                                   |
|---|-------------------------------|---|-----------------------------------|
|   |                               | Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage          | Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung |
| Stufe A                                 | "ausgezeichnete" Qualität     | ● ≤ 20 s                                    | ● ≤ 10 s                          |
| Stufe B                                 | "gute" Qualität               | ● ≤ 35 s                                    | ● ≤ 20 s                          |
| Stufe C                                 | "befriedigende" Qualität      | ● ≤ 50 s                                    | ● ≤ 30 s                          |
| Stufe D                                 | "ausreichende" Qualität       | ● ≤ 70 s                                    | ● ≤ 45 s                          |
| Stufe E                                 | "mangelhafte" Qualität        | ● > 70 s                                    | ● > 45 s                          |
| Stufe F                                 | "völlig ungenügende" Qualität | ● Überlastung                               | ● Überlastung                     |

Symbol für die Gesamtbewertung:



leistungsfähiger Bereich

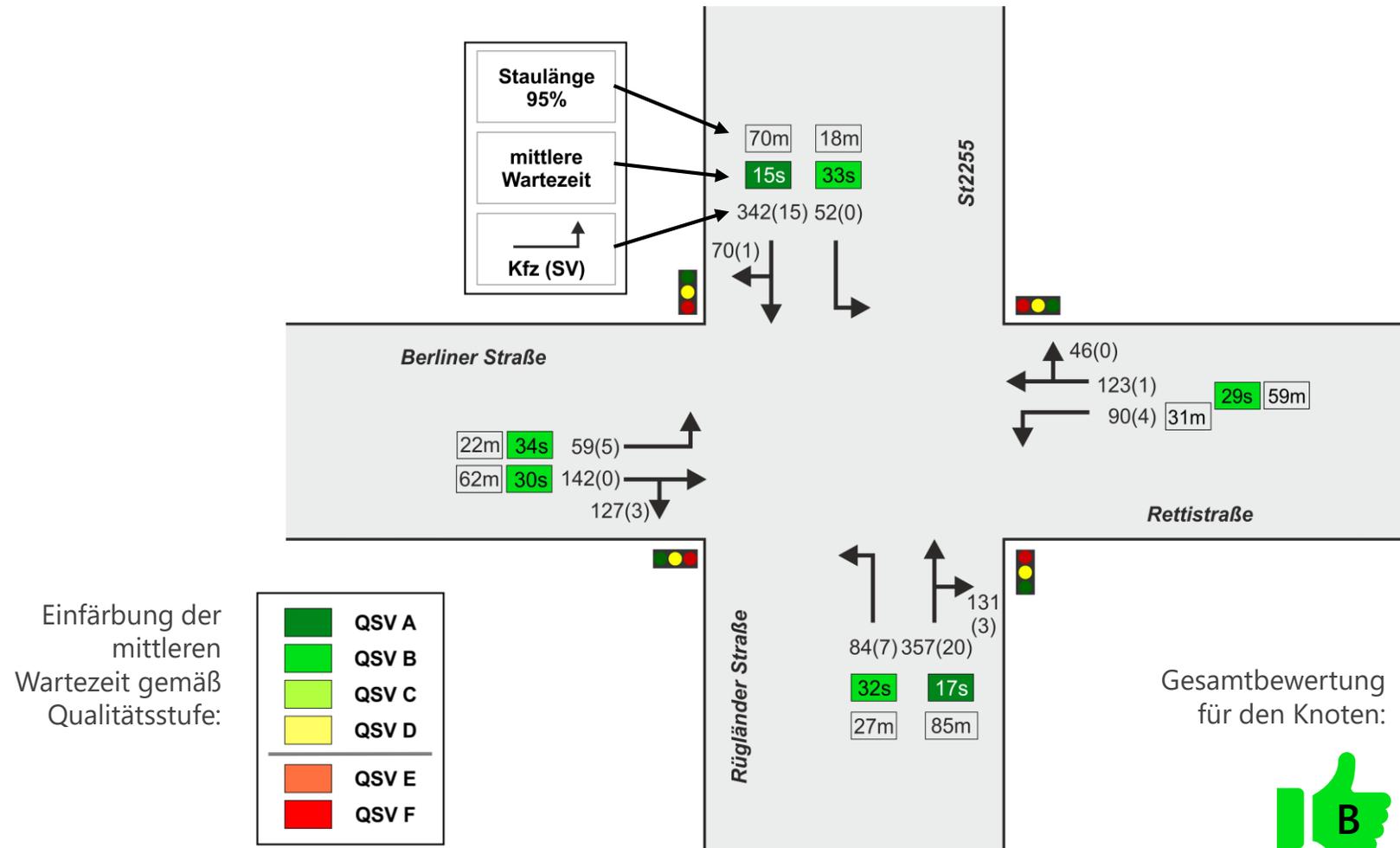


nicht leistungsfähiger Bereich

Bewertung der Leistungsfähigkeiten auf Basis des Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) [FGSV 2015]:

Der Verkehrszustand gilt bis zur Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) D als stabil. Vorübergehend auftretende Rückstaus bilden sich wieder zurück. Ab der QSV E gilt die Leistungsfähigkeitsgrenze des Knotenpunktes als überschritten.

## Schematische Darstellung der Ergebnisse (Erläuterung)



---

## Agenda

Untersuchungsablauf

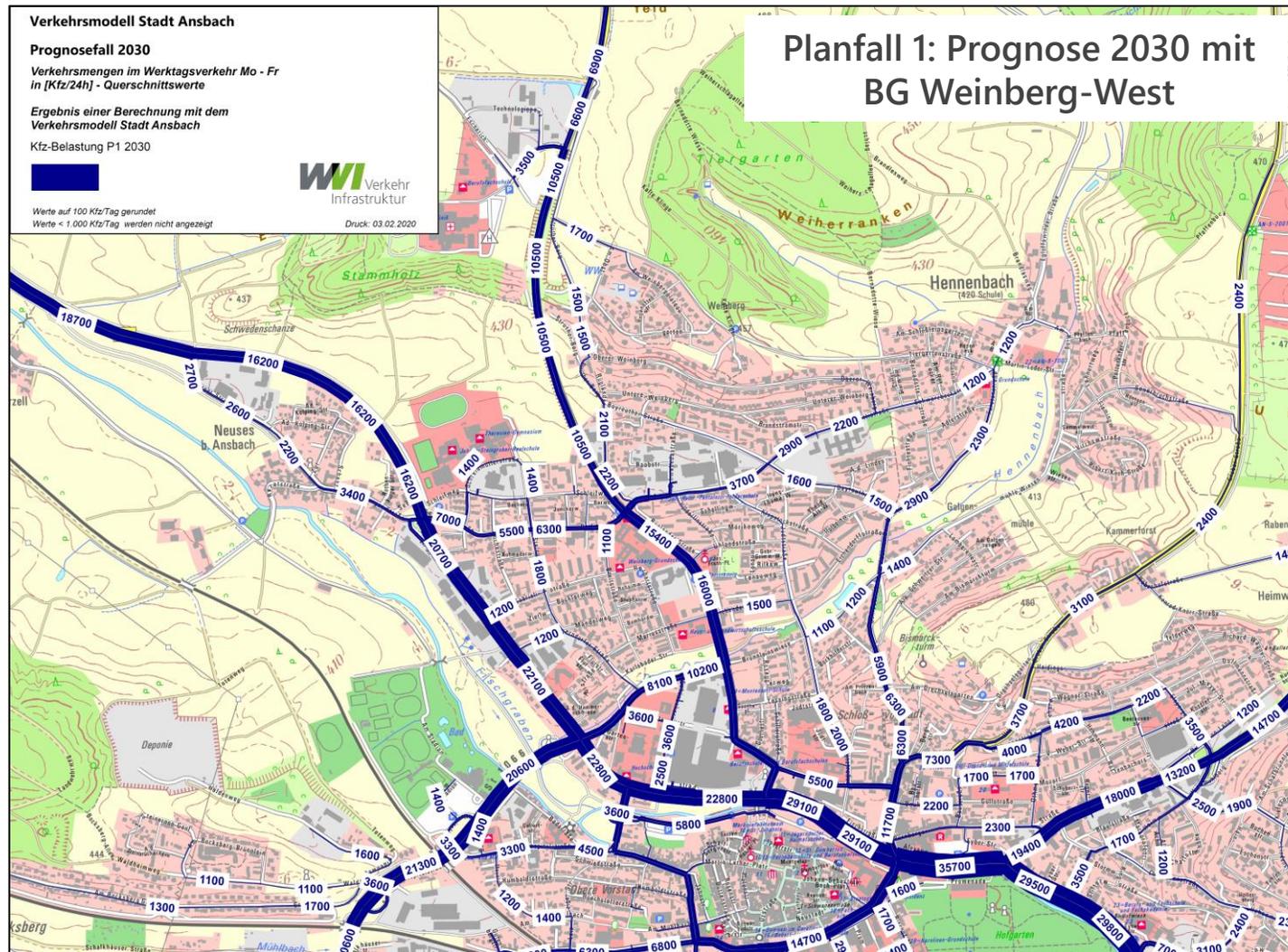
Methodik der Verkehrstechnischen Bewertung

▼ Vorstellung der Ergebnisse aus den Untersuchungen im  
Netzzusammenhang (Planfälle)

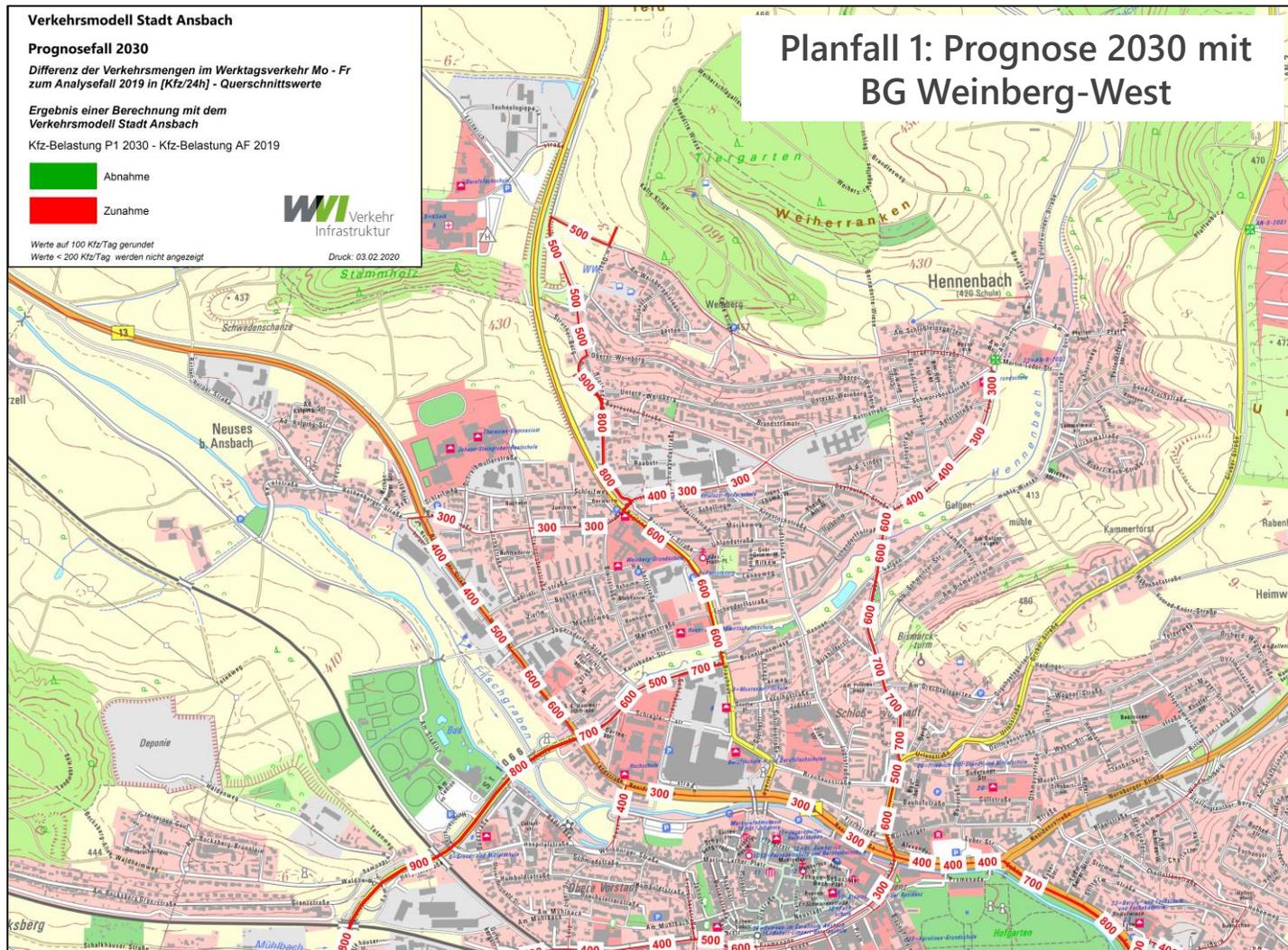
Zusammenfassung

## Planfall 1: Prognose 2030 mit BG Weinberg-West

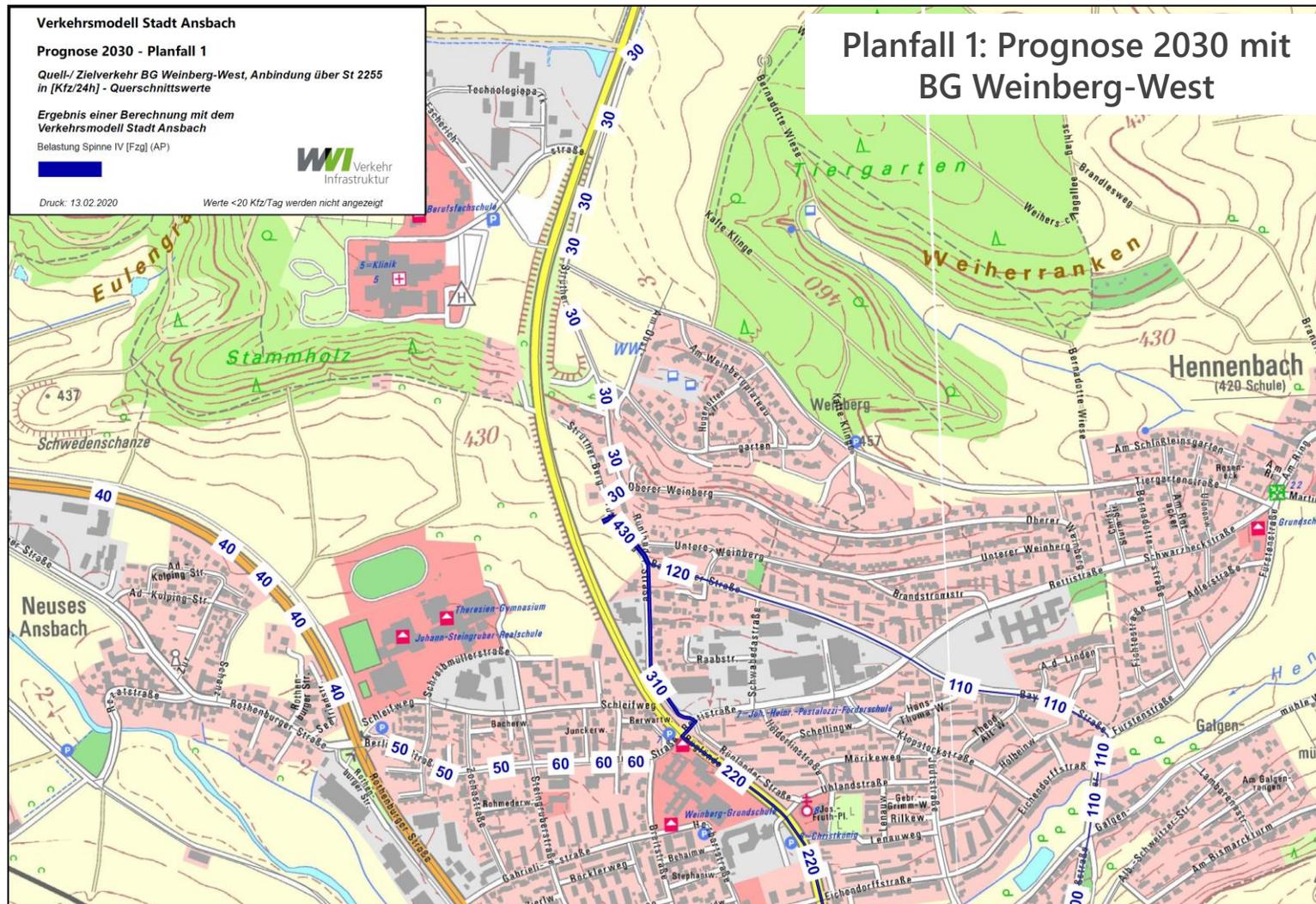
# Planfall 1 – Belastungen Kfz-Verkehr



# Planfall 1 – Belastungsveränderungen Kfz gegenüber Analyse



# Planfall 1 – Verkehrsströme des geplanten Baugebietes

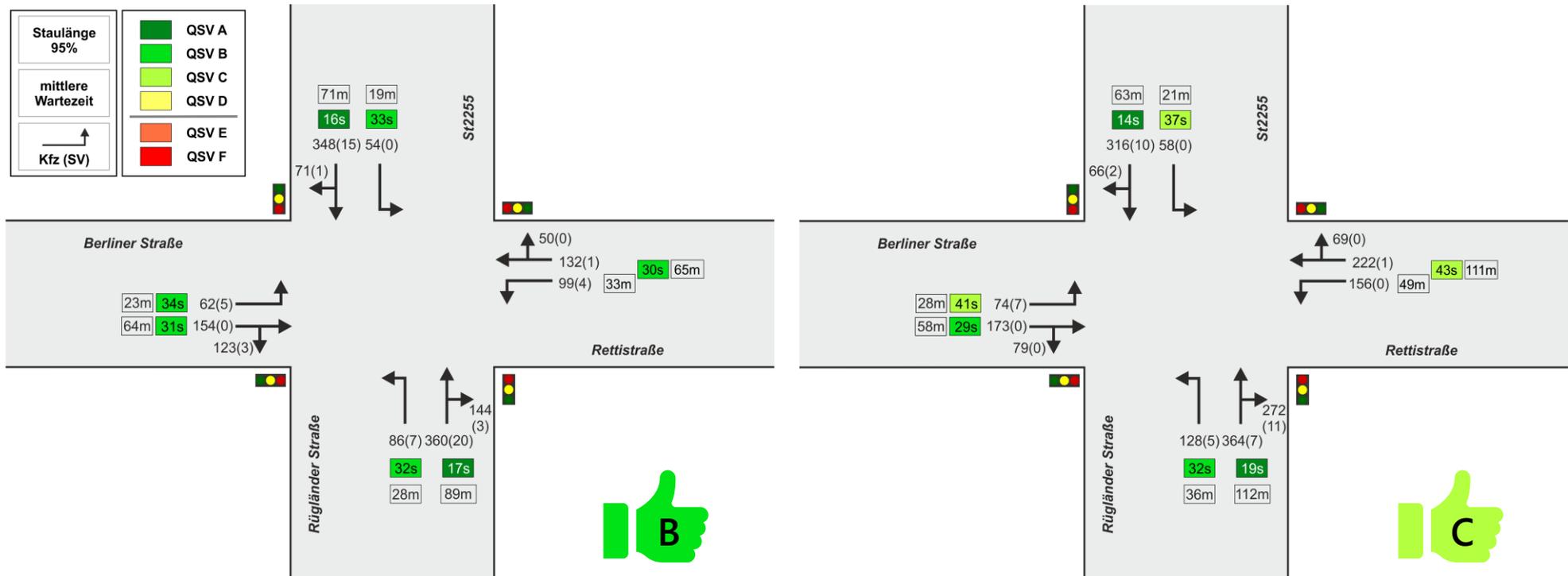


# Planfall 1 – Leistungsfähigkeit am Weinbergknoten

Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

Morgenspitze

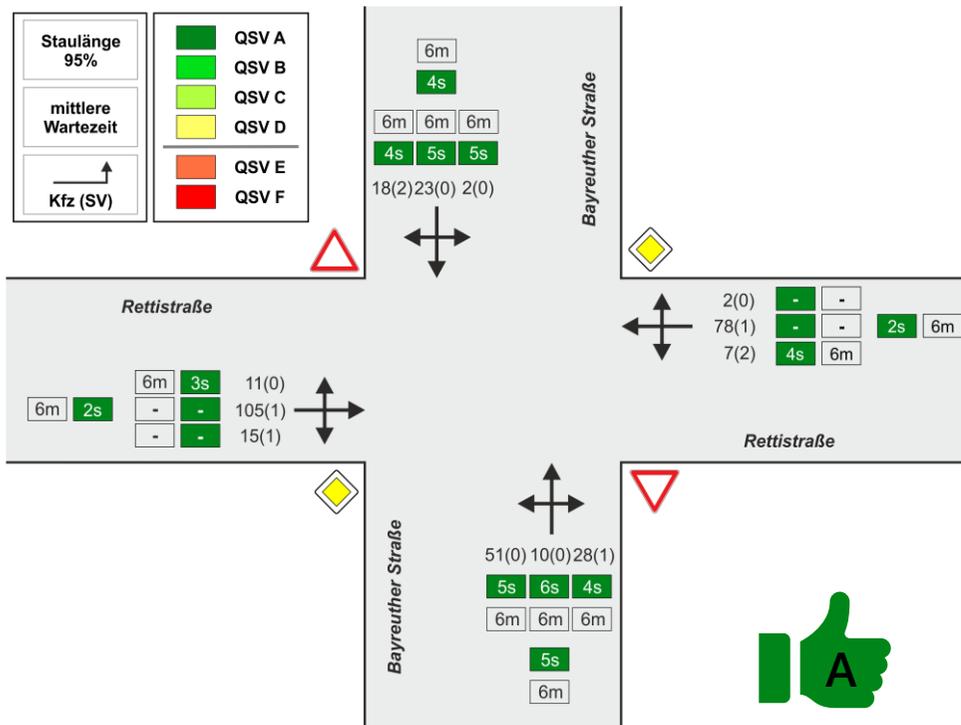
Nachmittagsspitze



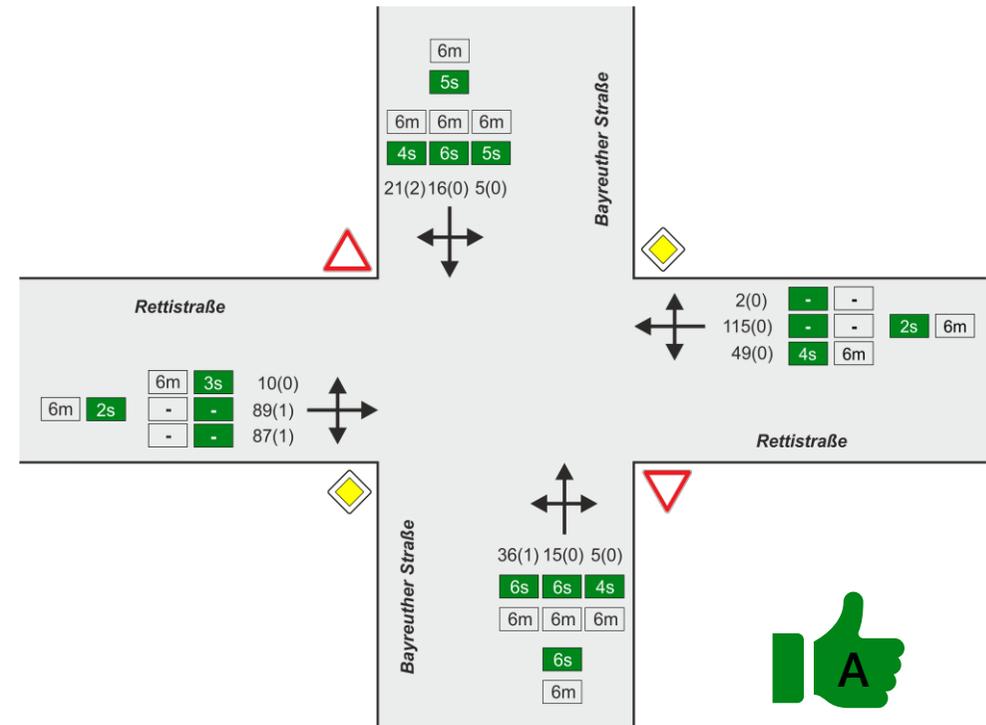
# Planfall 1 – Leistungsfähigkeit der Knoten

## Knoten 2: Bayreuther Straße - Rettistraße

### Morgenspitze



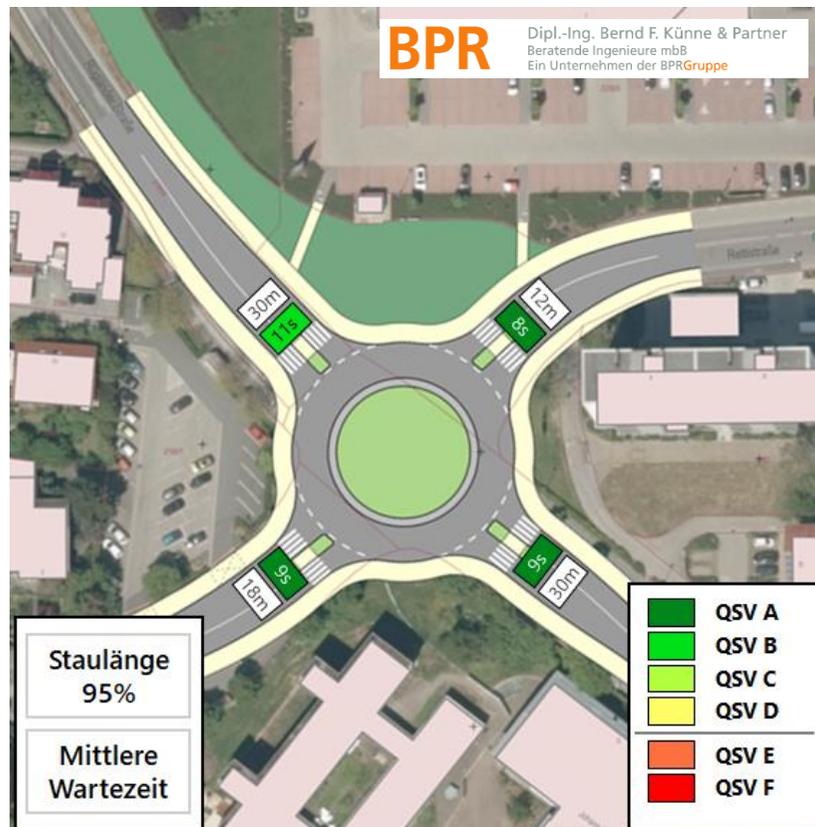
### Nachmittagsspitze



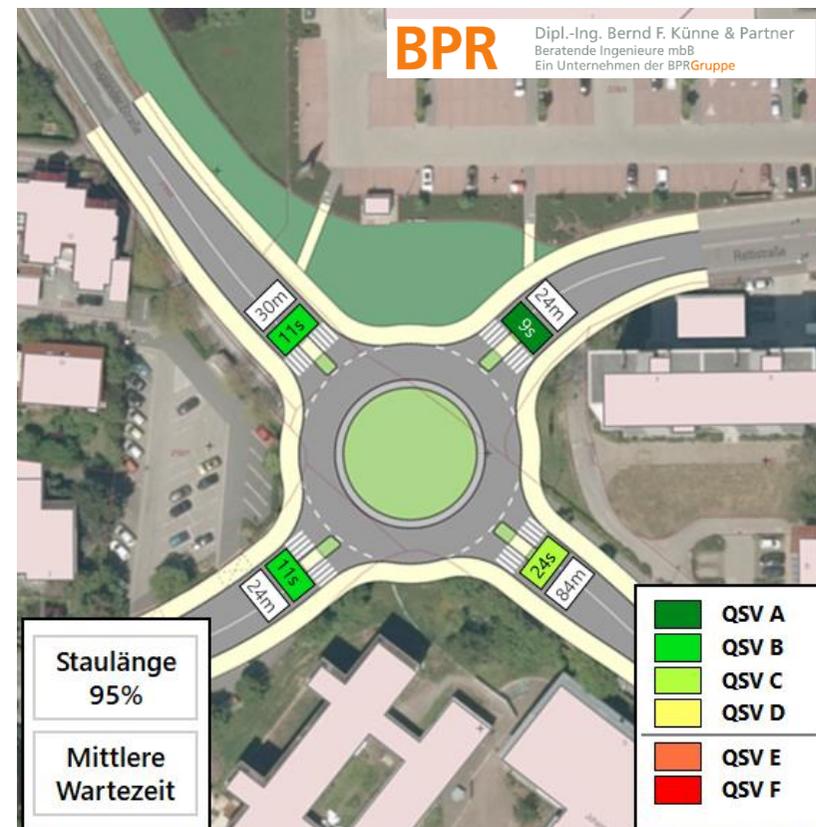
## Planfall 1 - Leistungsfähigkeit am Weinbergknoten

4-armiger Kreisverkehr: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str. (Entwurf BPR)

Morgenspitze



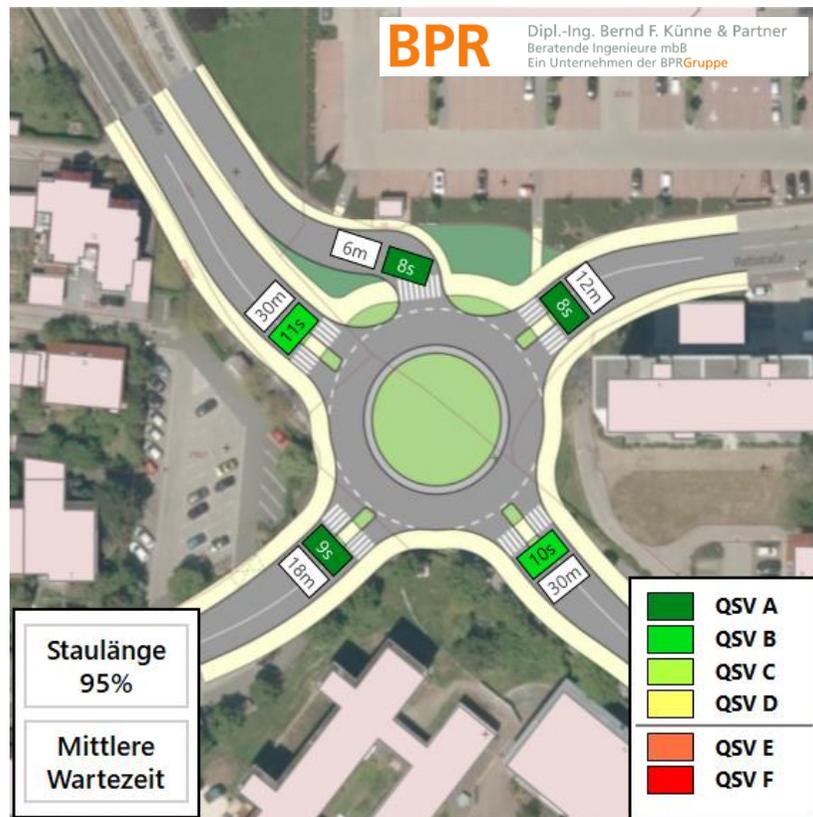
Nachmittagsspitze



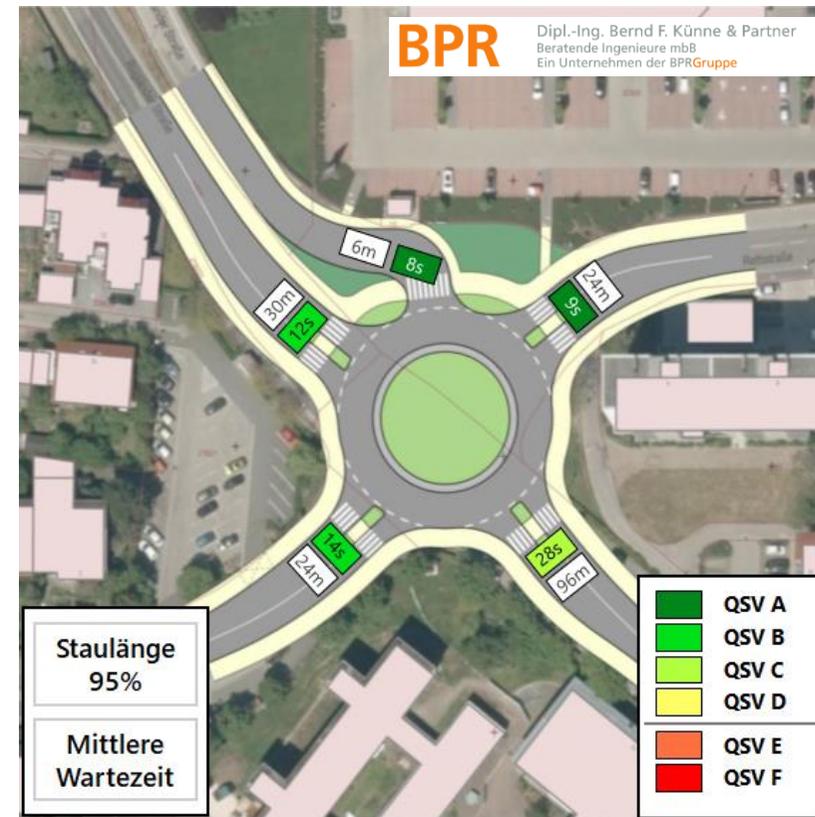
## Planfall 1 - Leistungsfähigkeit am Weinbergknoten

5-armiger Kreisverkehr: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str. (Entwurf BPR)

Morgenspitze



Nachmittagsspitze



---

## Planfall 1 – Fazit Leistungsfähigkeitsnachweise

### Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

- Im Planfall 1 wird mit dem aktuellen Signalprogramm (Nov. 2019) die **QSV C** in der maßgebenden Nachmittagsspitze eingehalten. Die maximale mittlere Wartezeit auf der Rettistraße liegt dann bei 43 Sekunden.

### Knoten 2: Bayreuther Straße - Rettistraße

- Der Knoten Bayreuther Straße – Rettistraße wird auch im Mitfall 2030 mit der **QSV A** bewertet.

### Varianten Kreisverkehr Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

- Bei Schließung der Anbindung Alte Rügländer Straße – Rettistraße (4-armiger Kreisverkehr) wird der Knoten mit der **QSV C** bewertet
- Die 5-armige Kreisverkehrsvariante wird ebenfalls mit der **QSV C** bewertet.
- Beide Kreisverkehrsvarianten sind daher im Mitfall 2030 leistungsfähig. Die 4-armige Kreisverkehrsvariante hat eine Reduzierung der maximalen mittleren Wartezeit von 43 Sekunden auf 24 Sekunden gegenüber der heutigen Lichtsignalanlage zur Folge.

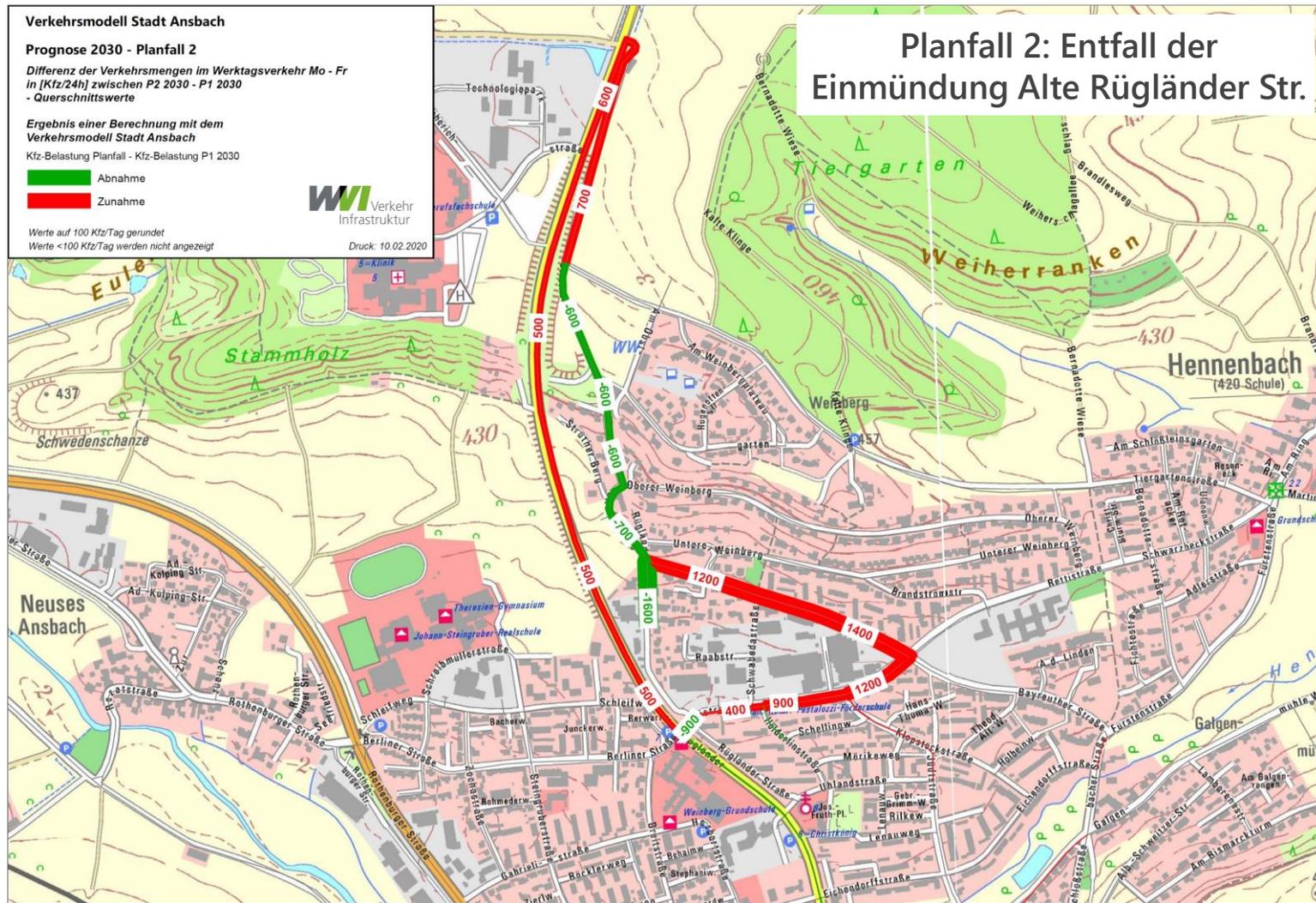
## Planfall 2: Entfall der Einmündung Alte Rügländer Straße

## Planfall 2 – Entfall der Einmündung Alte Rügländer Straße

Planfall 2: Entfall der Einmündung der Alten Rügländer Straße an die Rettistraße



## Planfall 2 – Belastungsveränderungen Kfz gegenüber Planfall 1



## Planfall 2 – Fazit Belastungsveränderungen

Durch den Entfall der Einmündung der Alten Rügländer Straße an die Rettistraße ergeben sich im Vergleich zum Planfall 1 folgende Belastungsveränderungen:

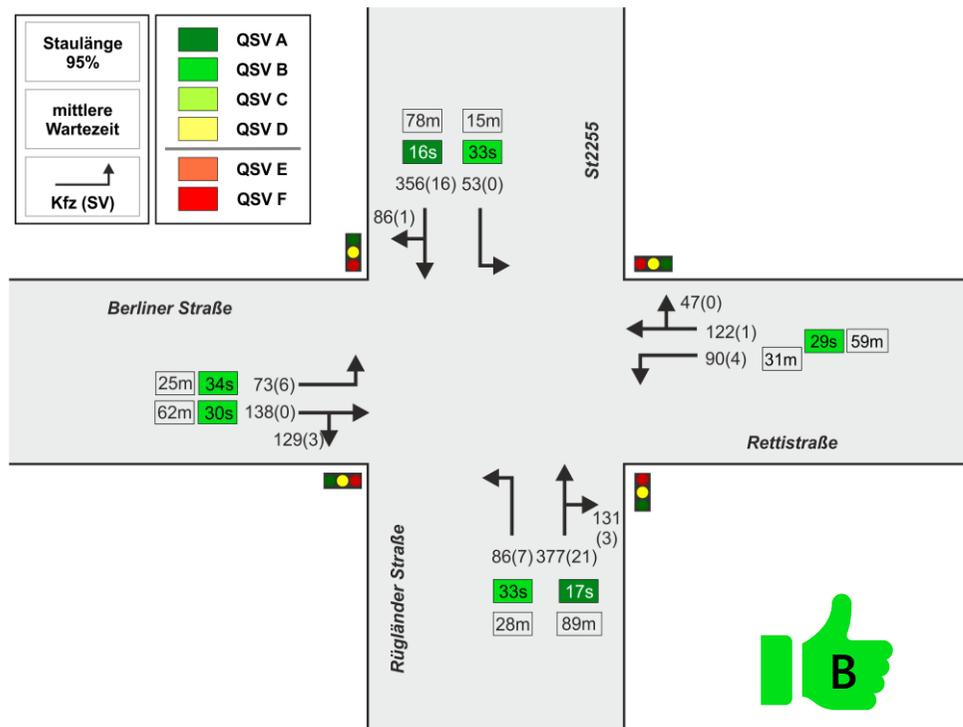
- ▀ Das Verkehrsaufkommen entlang der Bayreuther Straße verlagert sich auf die Rettistraße in Richtung Weinbergknoten. In der Zufahrt zum Weinbergknoten ergibt sich im Saldo eine leichte Verkehrsentslastung um 300 Kfz/Tag.
- ▀ Der Zuwachs auf der Bayreuther Straße in Richtung Rettistraße beträgt bis zu 1.400 Kfz/Tag.
- ▀ Der Verkehr vom Strüther Berg und nördlich davon verlagert sich in Richtung St 2255 auf die nördliche Anbindung. Die Straße Strüther Berg wird dabei um rd. 700 Kfz/Tag entlastet.
- ▀ Auf der Rettistraße steigt der Verkehr im östlichen Bereich um rund 900 bis 1.200 Kfz/Tag.



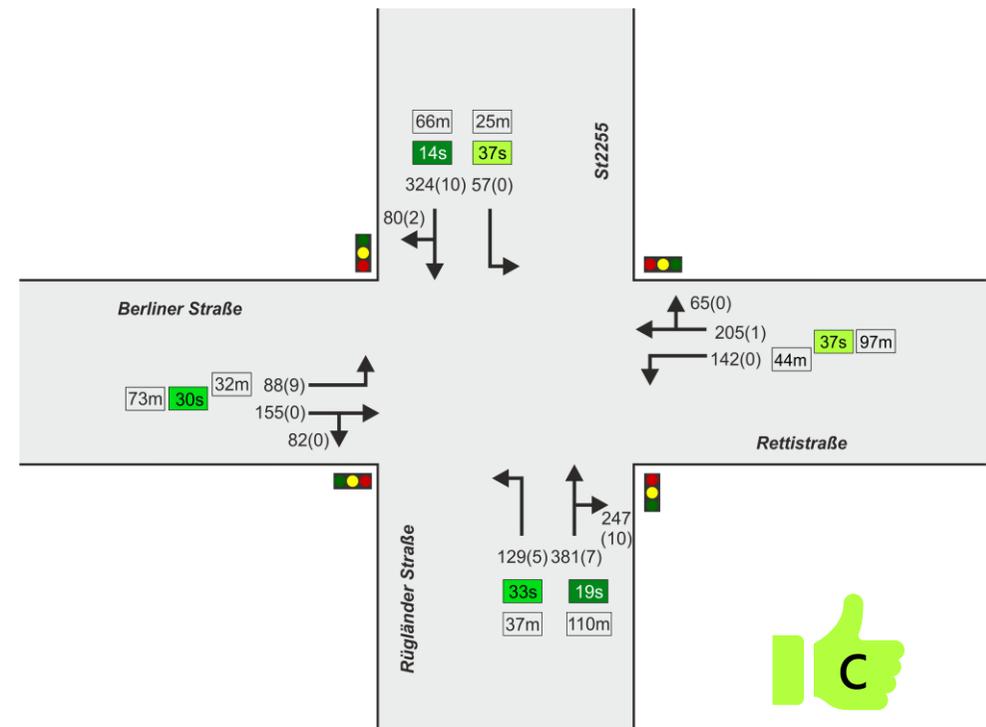
## Planfall 2 – Leistungsfähigkeit am Weinbergknoten

Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

Morgenspitze



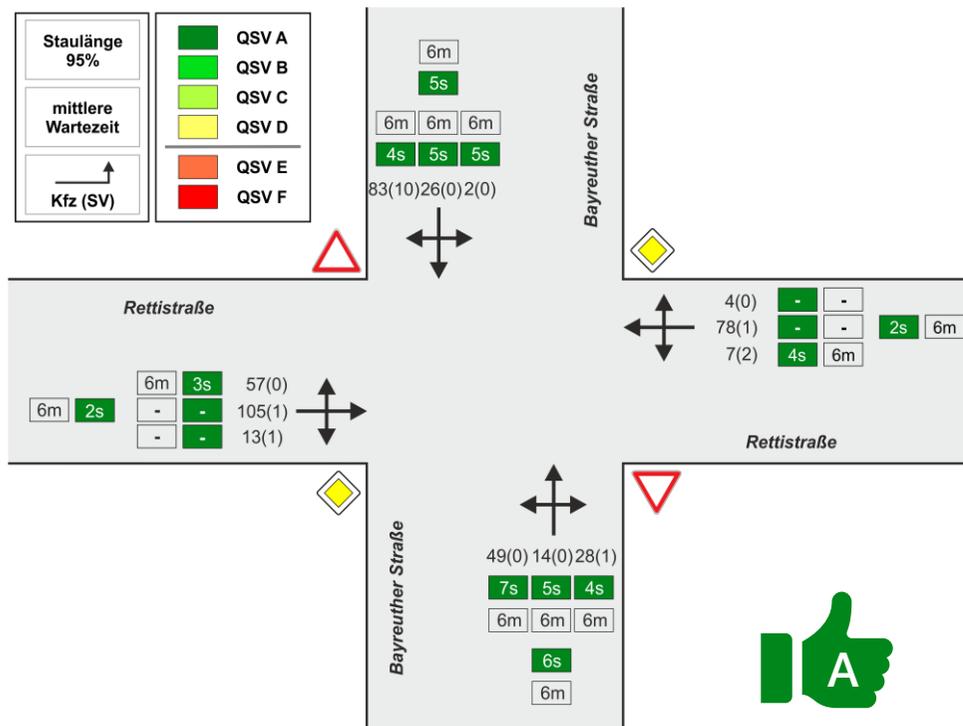
Nachmittagsspitze



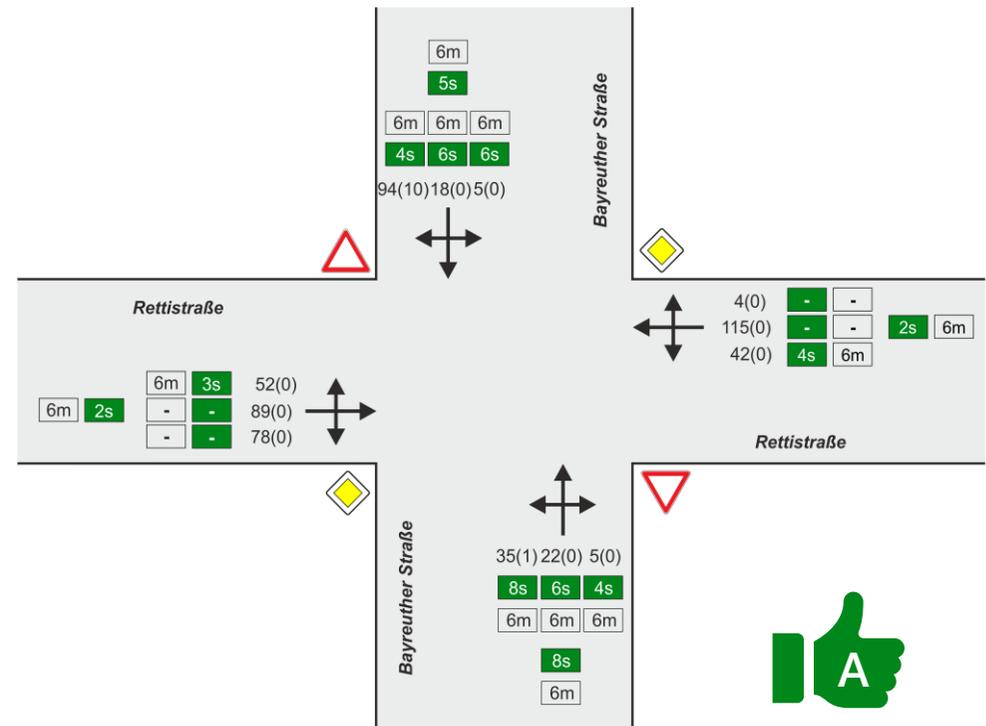
# Planfall 2 – Leistungsfähigkeit der Knoten

## Knoten 2: Bayreuther Straße - Rettistraße

### Morgenspitze



### Nachmittagsspitze



---

## Planfall 2 – Fazit Leistungsfähigkeitsnachweise

### Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

- ▼ Auch im Planfall 2 wird mit dem aktuellen Signalprogramm die **QSV C** in der maßgebenden Nachmittagsspitze eingehalten. Die maximale mittlere Wartezeit auf der Rettistraße verkürzt sich aufgrund der geringeren Verkehrsbelastungen gegenüber dem Planfall 1 von 43 Sekunden auf 37 Sekunden.

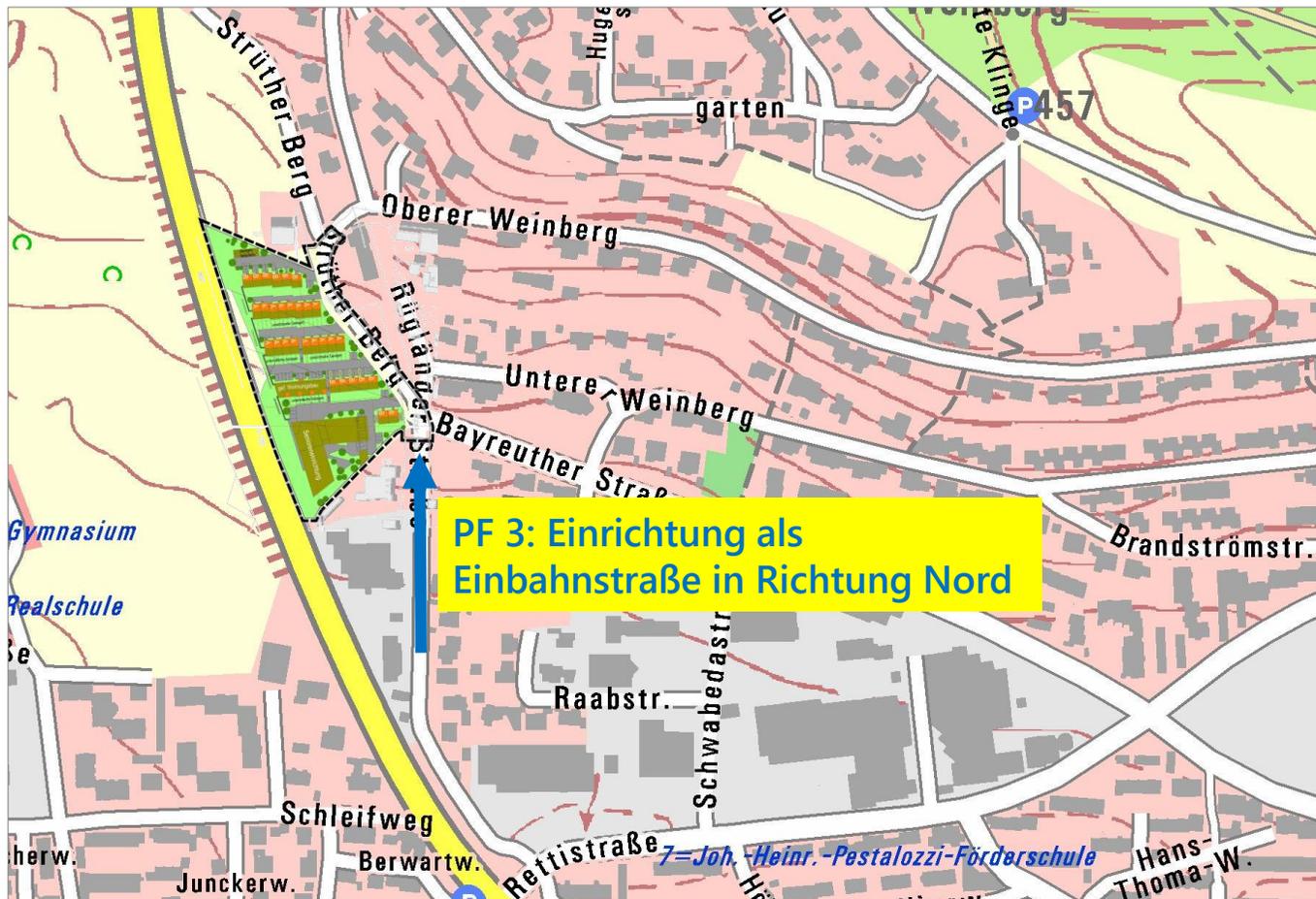
### Knoten 2: Bayreuther Straße - Rettistraße

- ▼ Der Knoten Bayreuther Straße – Rettistraße wird trotz höherer Verkehrsbelastungen auch im Planfall 2 mit der **QSV A** bewertet.

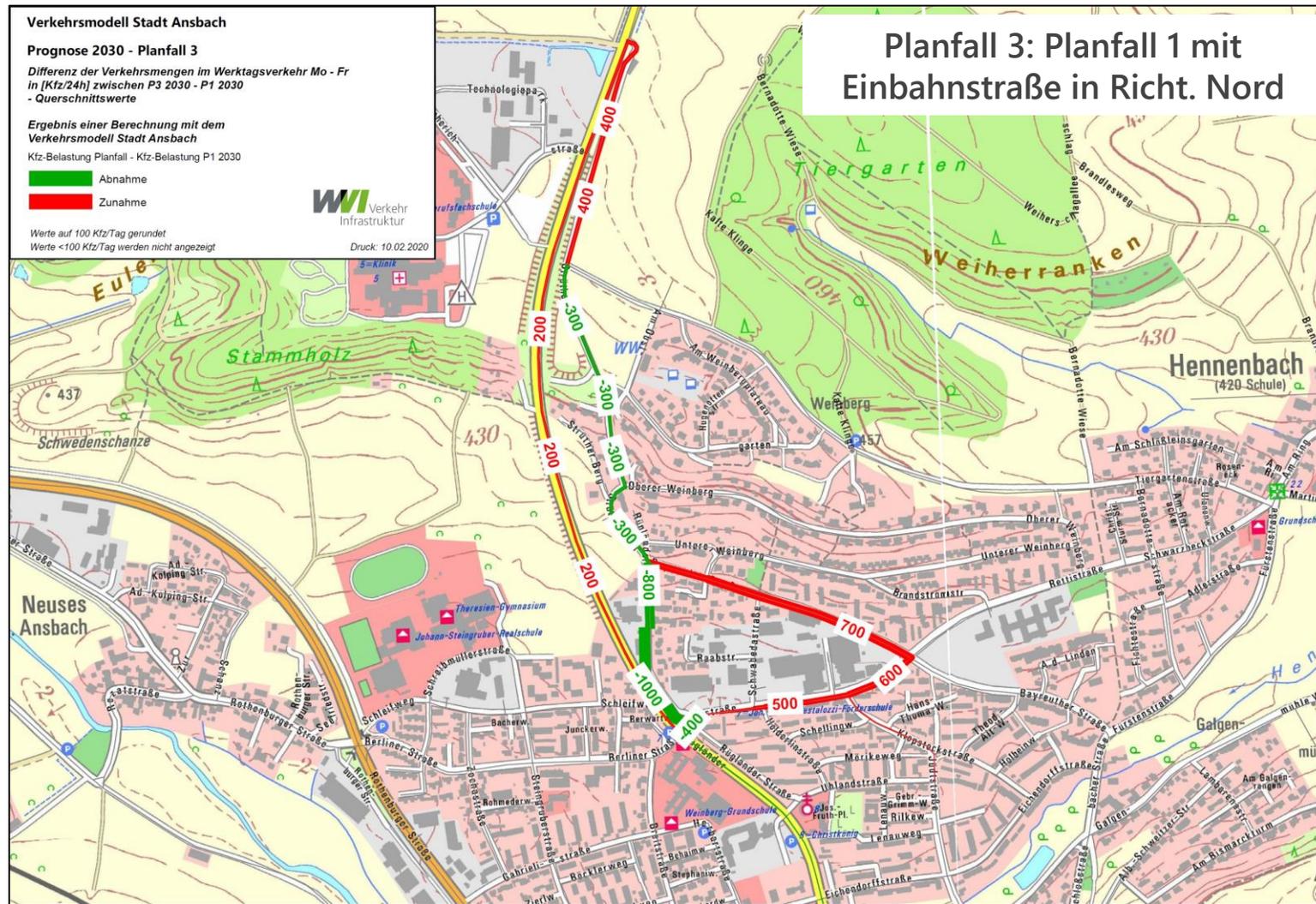
## Planfall 3: Alte Rügländer Straße als Einbahnstraße

## Planfall 3 – Alte Rügländer Straße als Einbahnstraße

- Planfall 3: Einrichtung der Alten Rügländer Straße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden



# Planfall 3 – Belastungsveränderung Kfz gegenüber Planfall 1



## Planfall 3 – Fazit Belastungsveränderungen

Durch die Einrichtung der Alten Rügländer Straße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden ergeben sich im Vergleich zum Planfall 1 folgende Belastungsveränderungen:

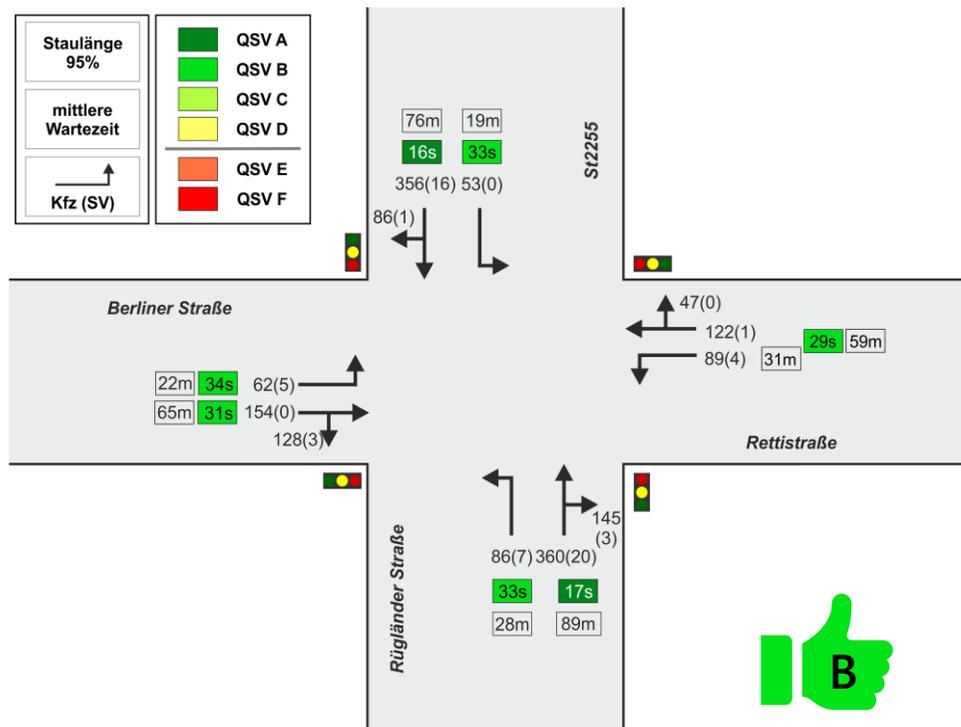
- Die Verlagerung des Verkehrs erfolgt gegenüber dem Planfall 1 ähnlich wie bei dem Entfall der Alten Rügländer Straße auf die umliegenden Straßen Rettiststraße, Bayreuther Straße und Staatsstraße 2255. Allerdings ergeben sich die Verlagerungen nur in einer Fahrtrichtung und fallen dadurch auch geringer aus.
- Der Zuwachs auf der Bayreuther Straße in Richtung Rettiststraße beträgt rd. 600 Kfz/Tag.
- Der Verkehr des Weinbergplateaus verlagert sich in Richtung Staatsstraße 2255 auf die nördliche Anbindung. Die Straße Strüther Berg wird um rd. 300 Kfz/Tag entlastet.
- Auf der Rettiststraße steigt der Verkehr aufgrund der Umgehung der Einbahnstraße über die Bayreuther Straße um rund 500 bis 600 Kfz/Tag.



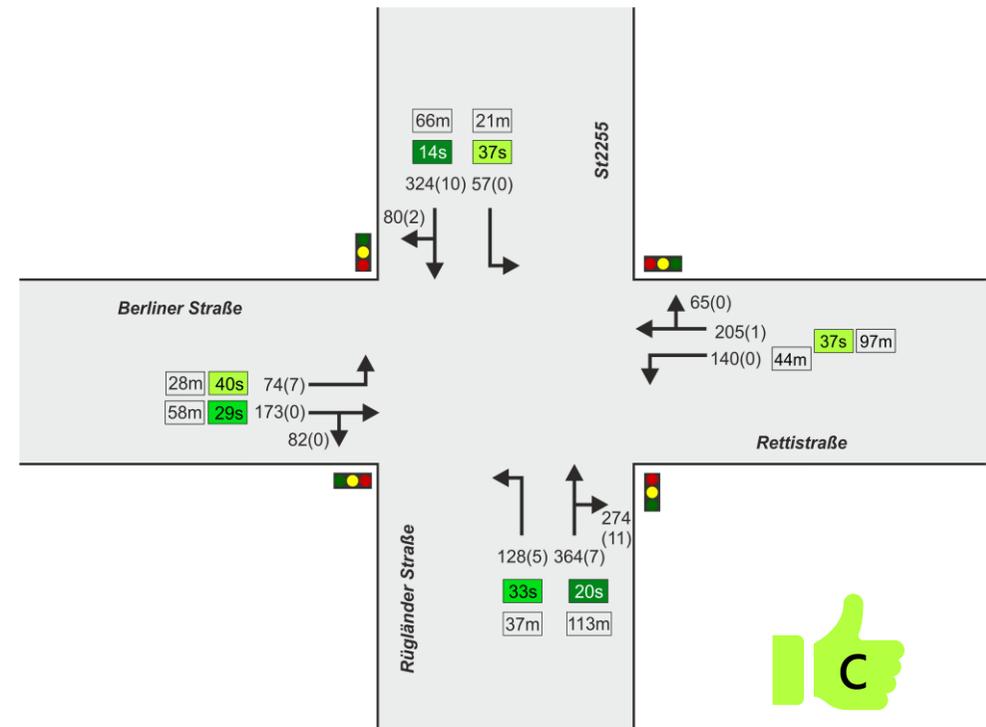
## Planfall 3 – Leistungsfähigkeit am Weinbergknoten

Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

Morgenspitze



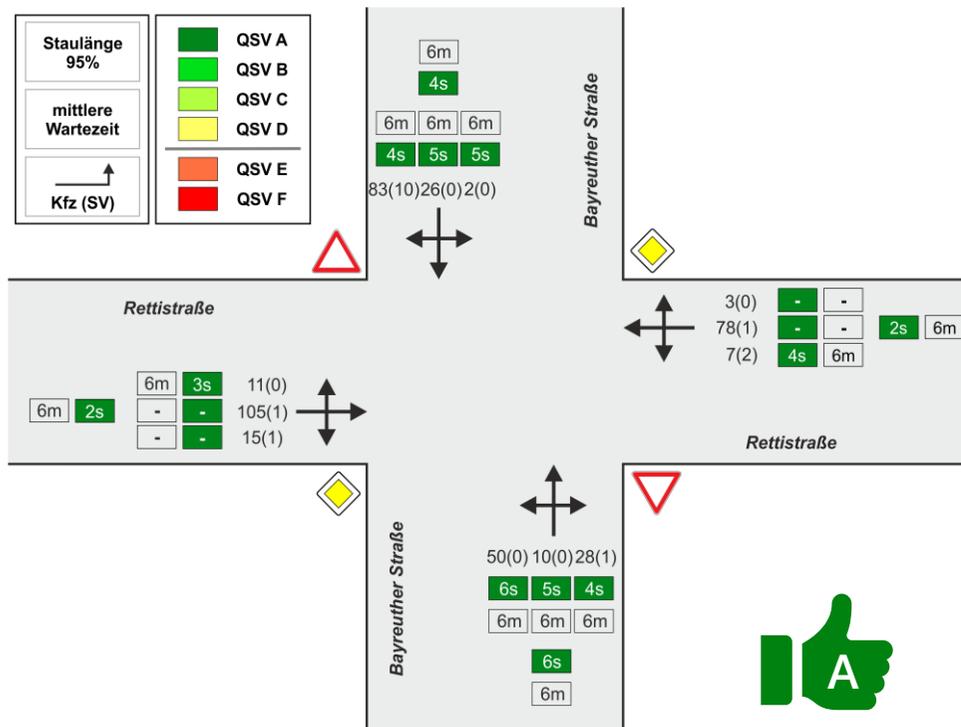
Nachmittagsspitze



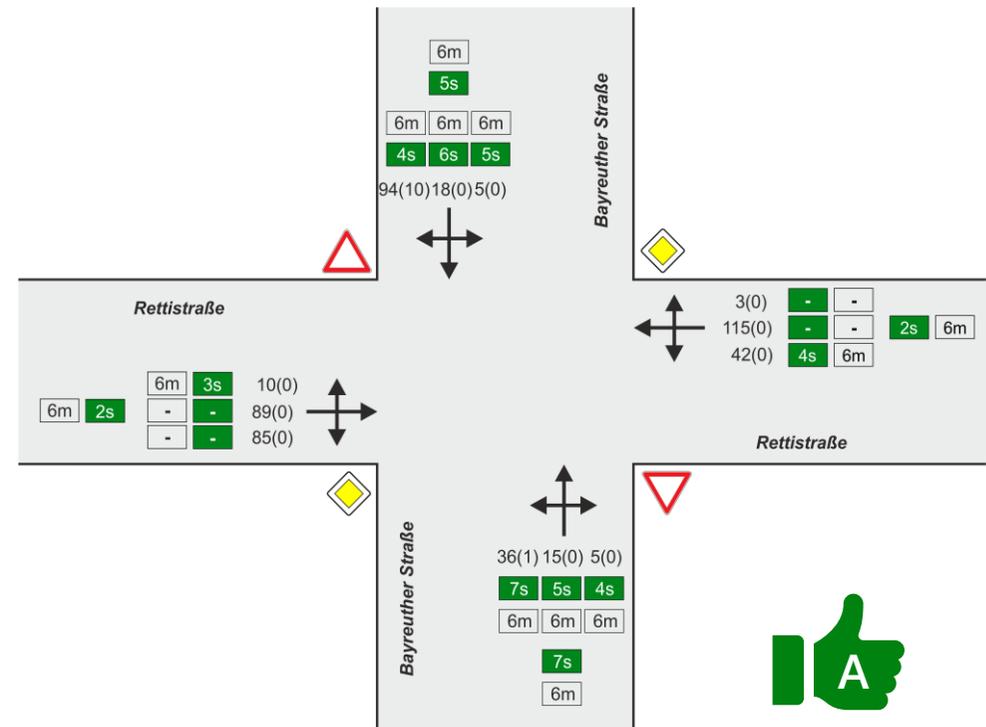
## Planfall 3 – Leistungsfähigkeit der Knoten

### Knoten 2: Bayreuther Straße - Rettistraße

#### Morgenspitze



#### Nachmittagsspitze



---

## Planfall 3 – Fazit Leistungsfähigkeitsnachweise

### Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

- ▼ Auch im Planfall 3 wird mit dem aktuellen Signalprogramm die **QSV C** in der maßgebenden Nachmittagsspitze eingehalten. Die maximale mittlere Wartezeit auf der Rettistraße verkürzt sich aufgrund der geringeren Verkehrsbelastungen gegenüber dem Planfall 1 von 43 Sekunden auf 37 Sekunden.

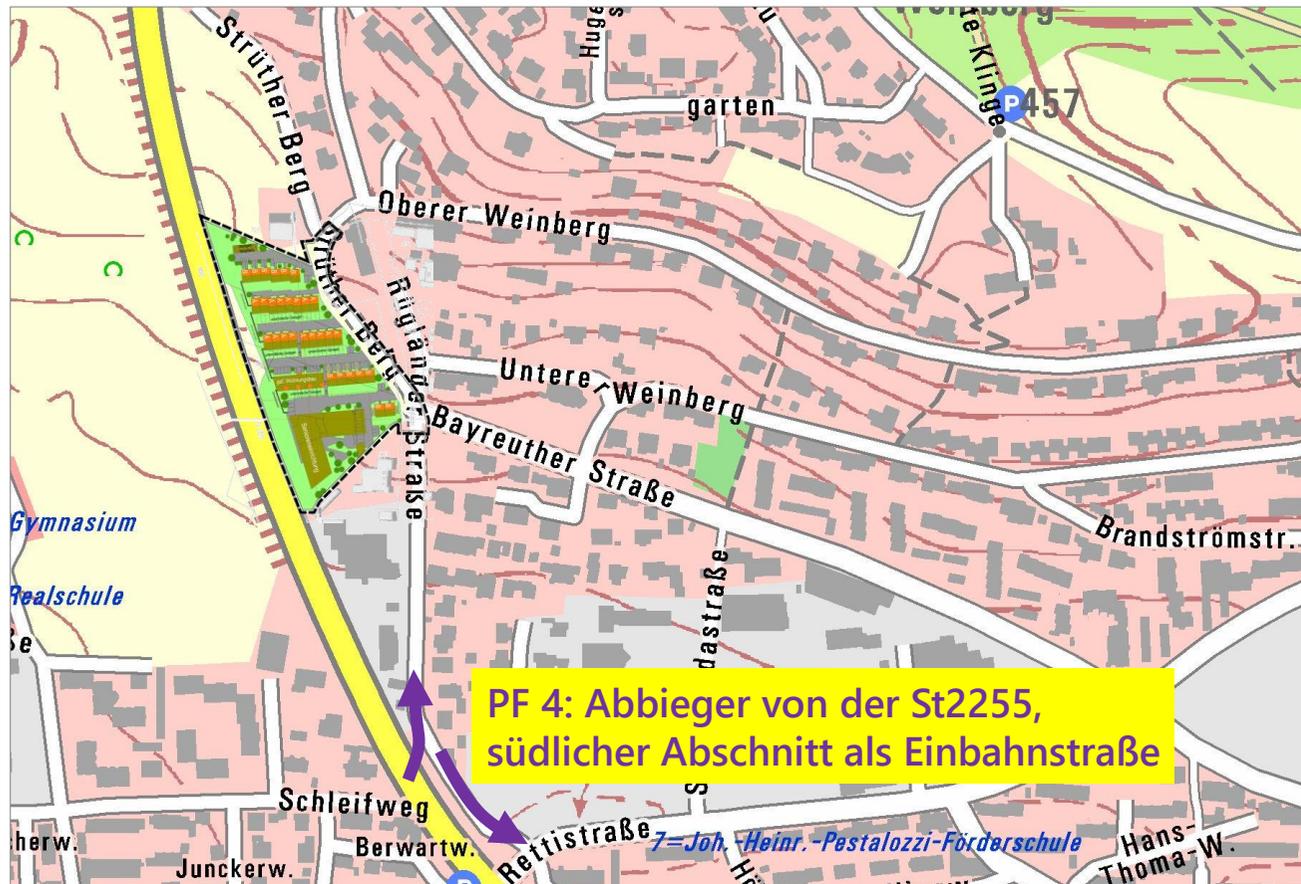
### Knoten 2: Bayreuther Straße - Rettistraße

- ▼ Der Knoten Bayreuther Straße – Rettistraße wird trotz höherer Verkehrsbelastungen auch im Planfall 2 mit der **QSV A** bewertet.

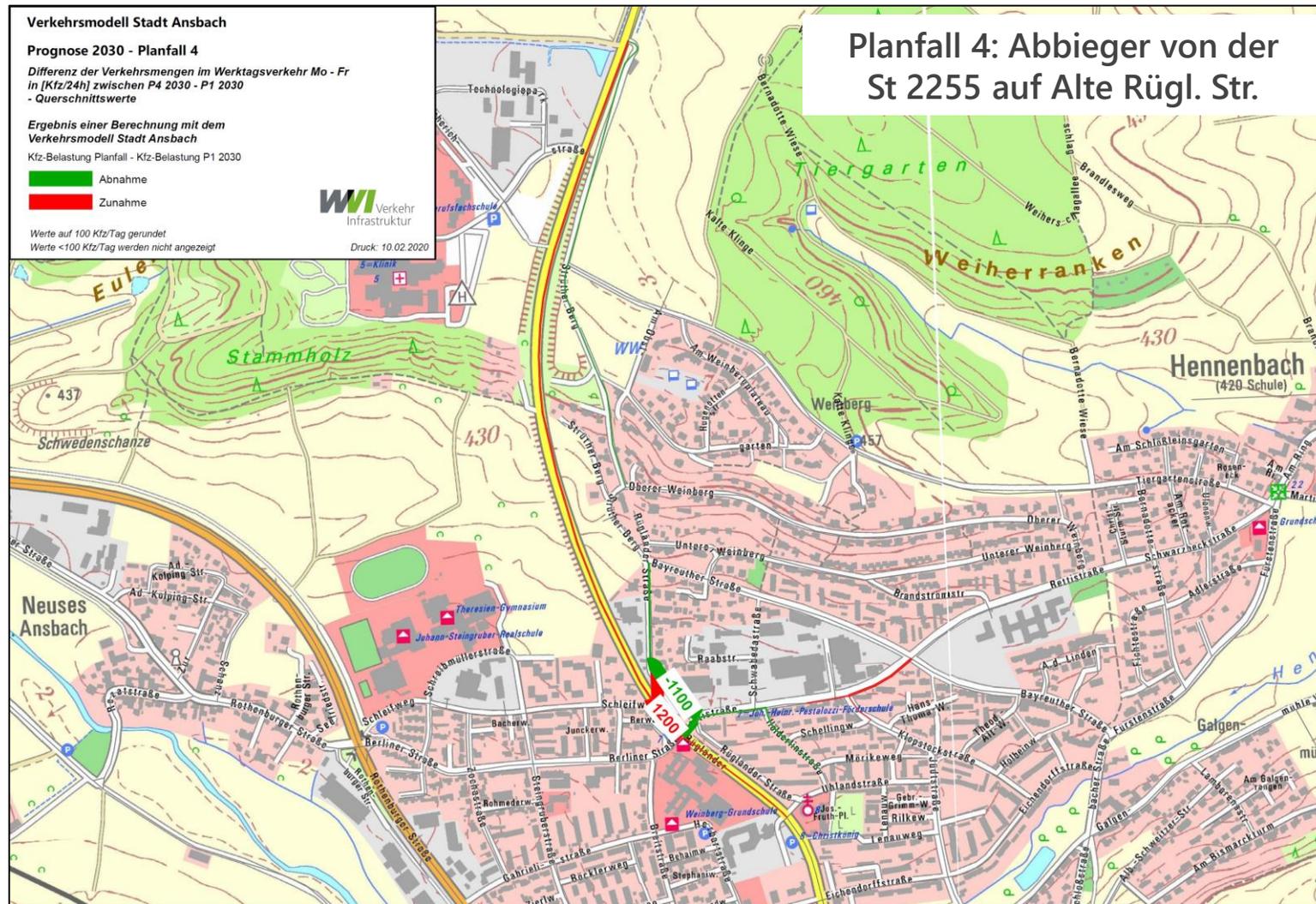
## Planfall 4: Abbieger von St 2255 auf Alte Rügländer Str.

## Planfall 4 – Abbieger von St 2255 auf Alte Rügländer Str.

- Planfall 4: Anbindung von der St 2255 auf die Alte Rügländer Straße in Fahrtrichtung Norden, Einrichtung der Alten Rügländer Straße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden



# Planfall 4 – Belastungsveränderung Kfz gegenüber Planfall 1



## Planfall 4 – Fazit Belastungsveränderungen

Durch die direkte Abbiegemöglichkeit von der St 2255 auf die Alte Rügländer Straße und die Einrichtung als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden ergeben sich im Vergleich zum Planfall 1 folgende Belastungsveränderungen:

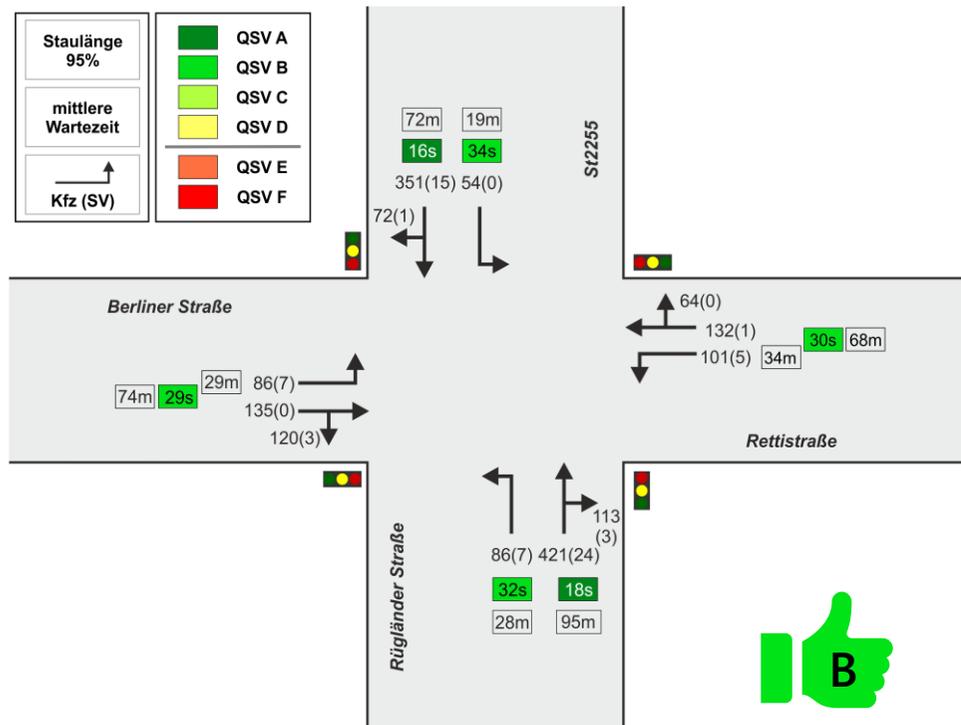
- ▼ Es ergeben sich nur kleinräumige Verlagerungen zwischen der St 2255 und der Alten Rügländer Straße (rd. 1.100 bis 1.200 Kfz/Tag).
- ▼ Der größte Teil des Verkehrs wird weiterhin über die Anbindung Alte Rügländer Straße abgewickelt. Lediglich eine geringe Verlagerung auf die Staatsstraße 2255 Richtung nördliche Anbindung Weinbergplateau.
- ▼ Auf der Fahrtbeziehung Rettiststraße – Bayreuther Straße ergeben sich im Tagesverkehr nur leichte Zunahmen.



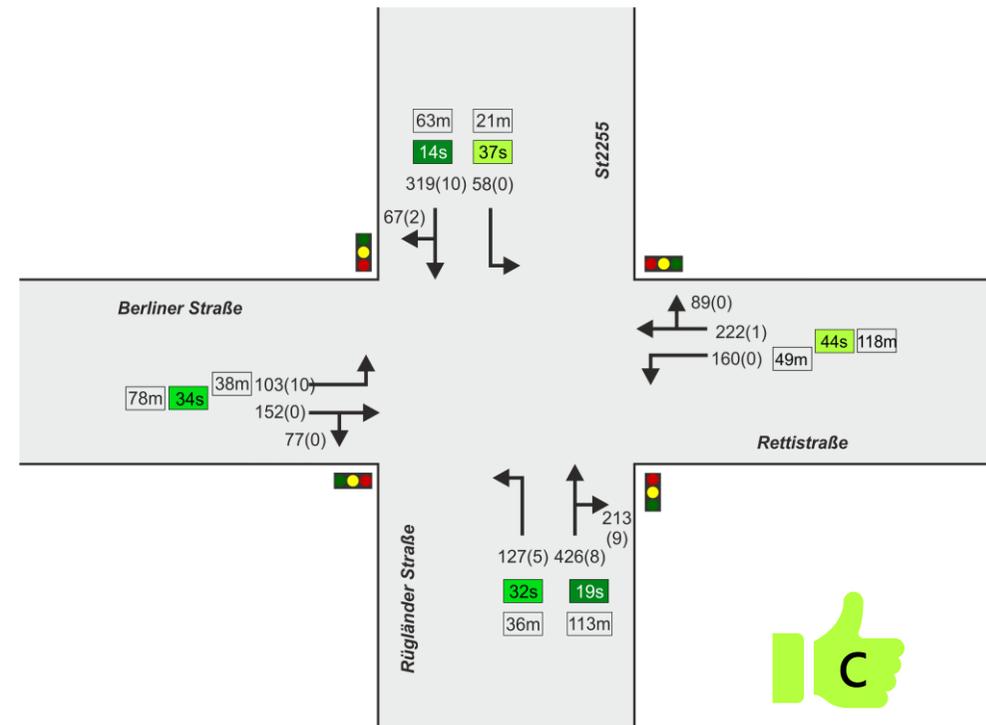
## Planfall 4 – Leistungsfähigkeit am Weinbergknoten

Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

Morgenspitze



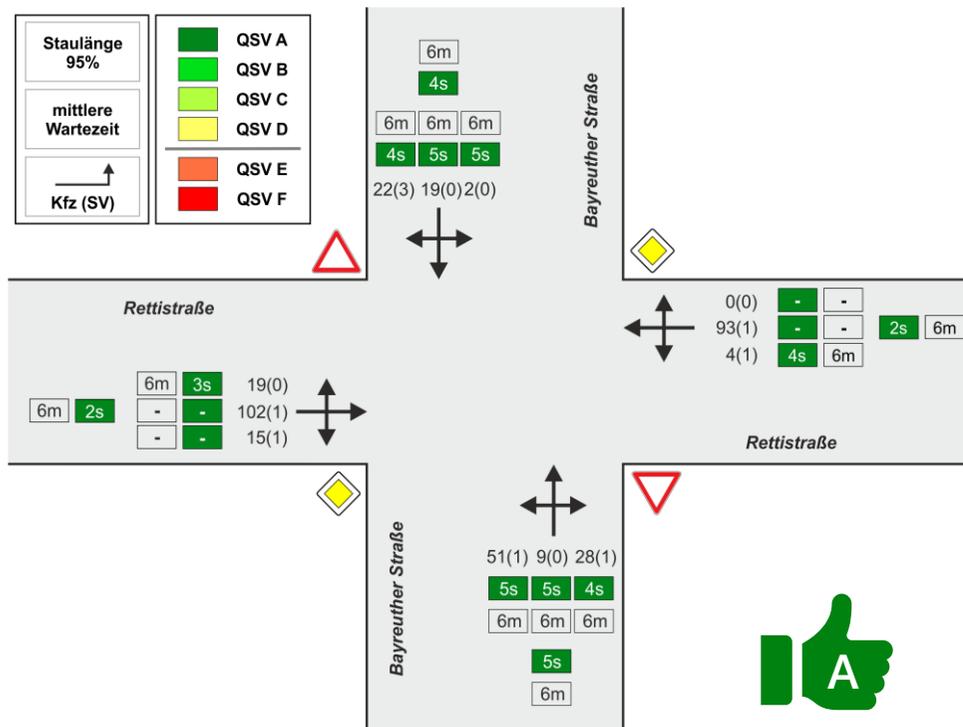
Nachmittagsspitze



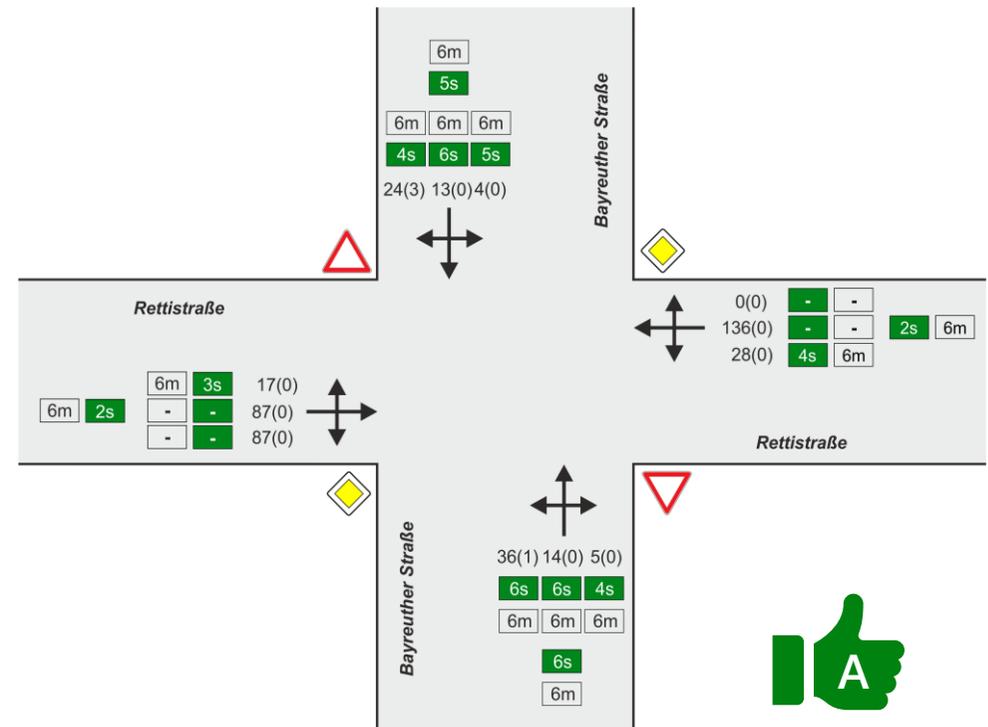
# Planfall 4 – Leistungsfähigkeit der Knoten

## Knoten 2: Bayreuther Straße - RettisträÙe

### Morgenspitze



### Nachmittagsspitze



---

## Planfall 4 – Fazit Leistungsfähigkeitsnachweise

### Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

- ▼ Auch im Planfall 4 wird mit dem aktuellen Signalprogramm die QSV C in der maßgebenden Nachmittagsspitze eingehalten. Die maximale mittlere Wartezeit auf der Rettistraße verlängert sich gegenüber dem Planfall 1 minimal von 43 Sekunden auf 44 Sekunden.

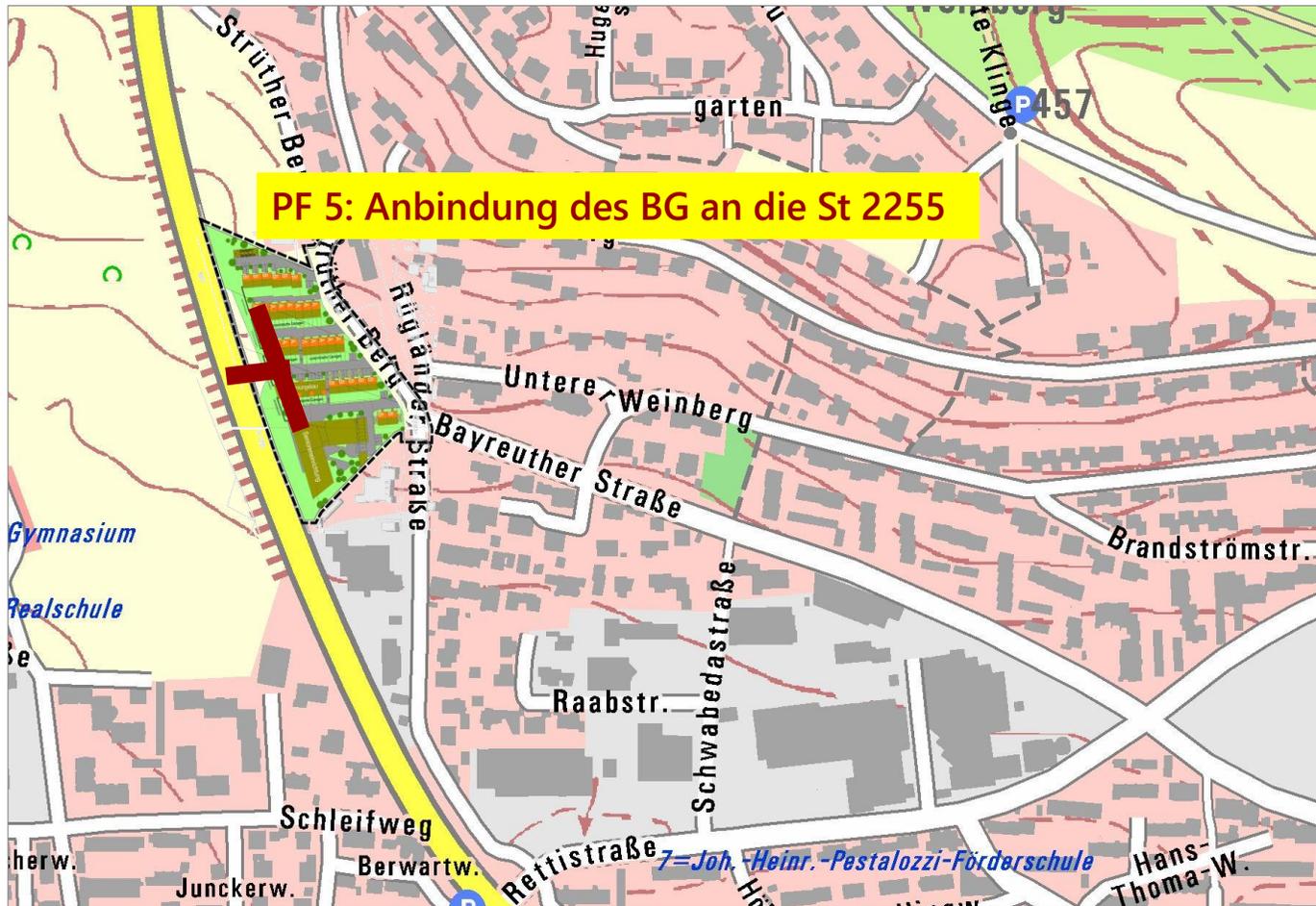
### Knoten 2: Bayreuther Straße - Rettistraße

- ▼ Der Knoten Bayreuther Straße – Rettistraße wird bei nahezu unveränderter Verkehrsbelastung auch im Planfall 4 mit der **QSV A** bewertet.

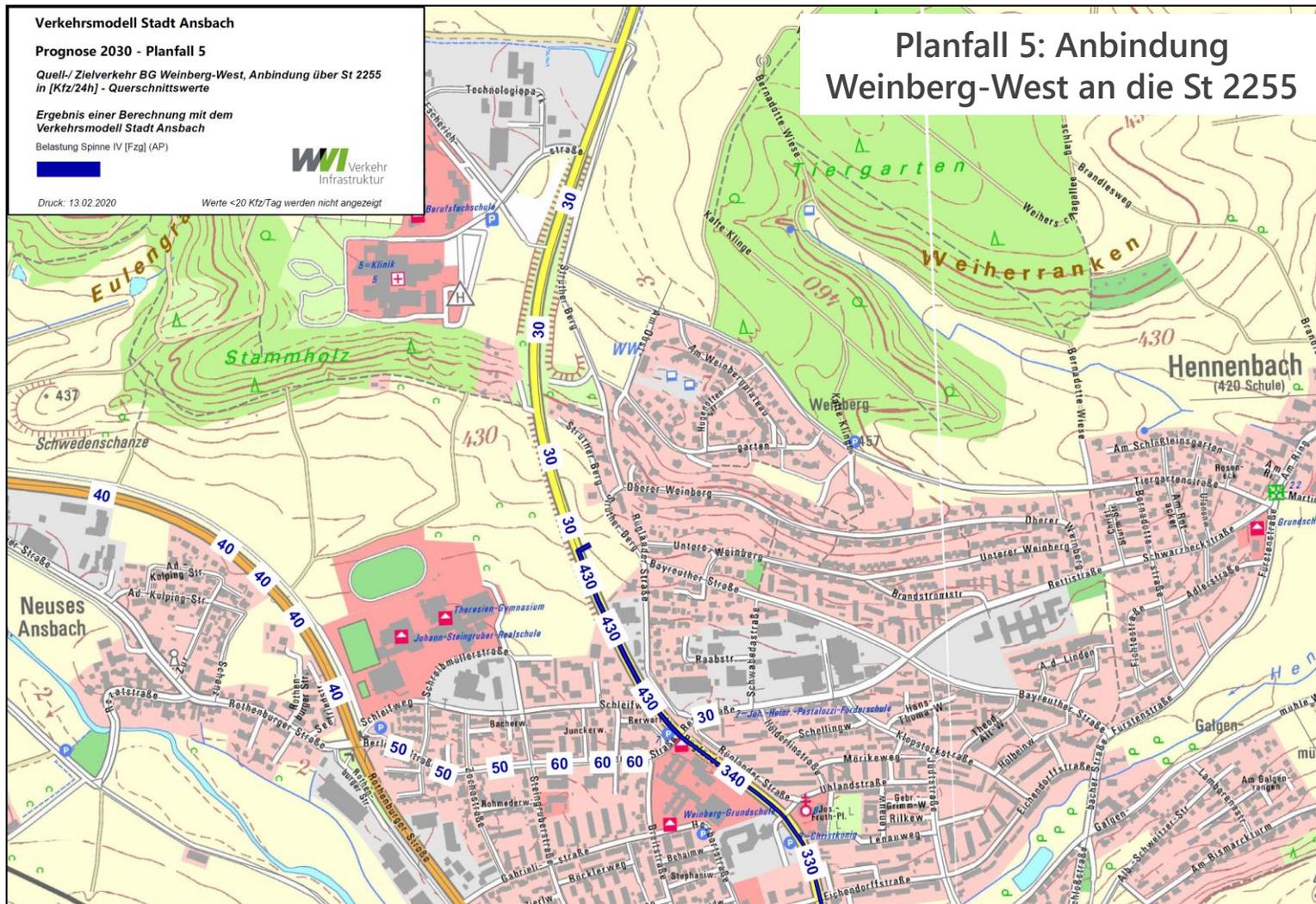
## Planfall 5: Anbindung des Baugebietes an die St 2255

## Planfall 5 – Anbindung des Baugebietes an die St 2255

Planfall 5: Direkte Anbindung des Baugebietes Weinberg-West an die St 2255



# Planfall 5 – Verkehrsströme des Baugebietes Weinberg-West

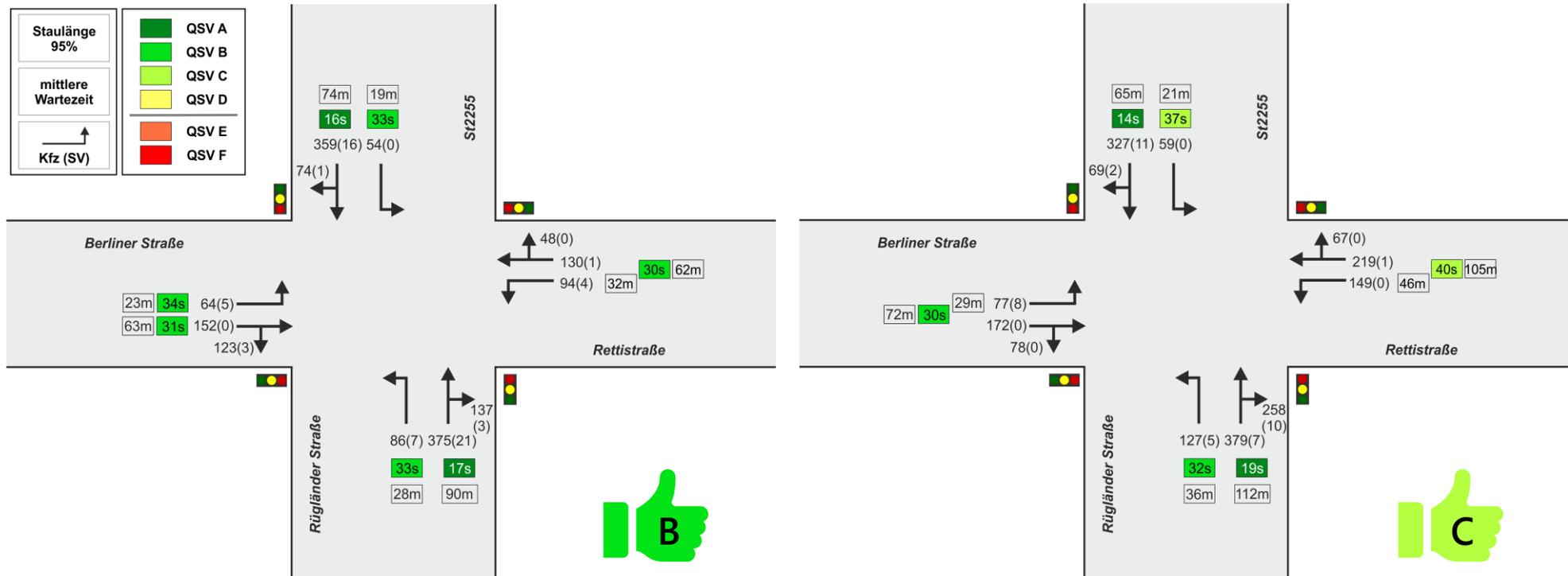


## Planfall 5 – Leistungsfähigkeit am Weinbergknoten

Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

Morgenspitze

Nachmittagsspitze



---

## Planfall 5 – Fazit Leistungsfähigkeitsnachweise

### Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

- Im Planfall 5 kann mit dem aktuellen Signalprogramm weiterhin die **QSV C** in der maßgebenden Nachmittagsspitze eingehalten werden. Die maximale mittlere Wartezeit auf der Rettistraße verkürzt sich minimal gegenüber dem Planfall 1 von 43 auf 40 Sekunden.

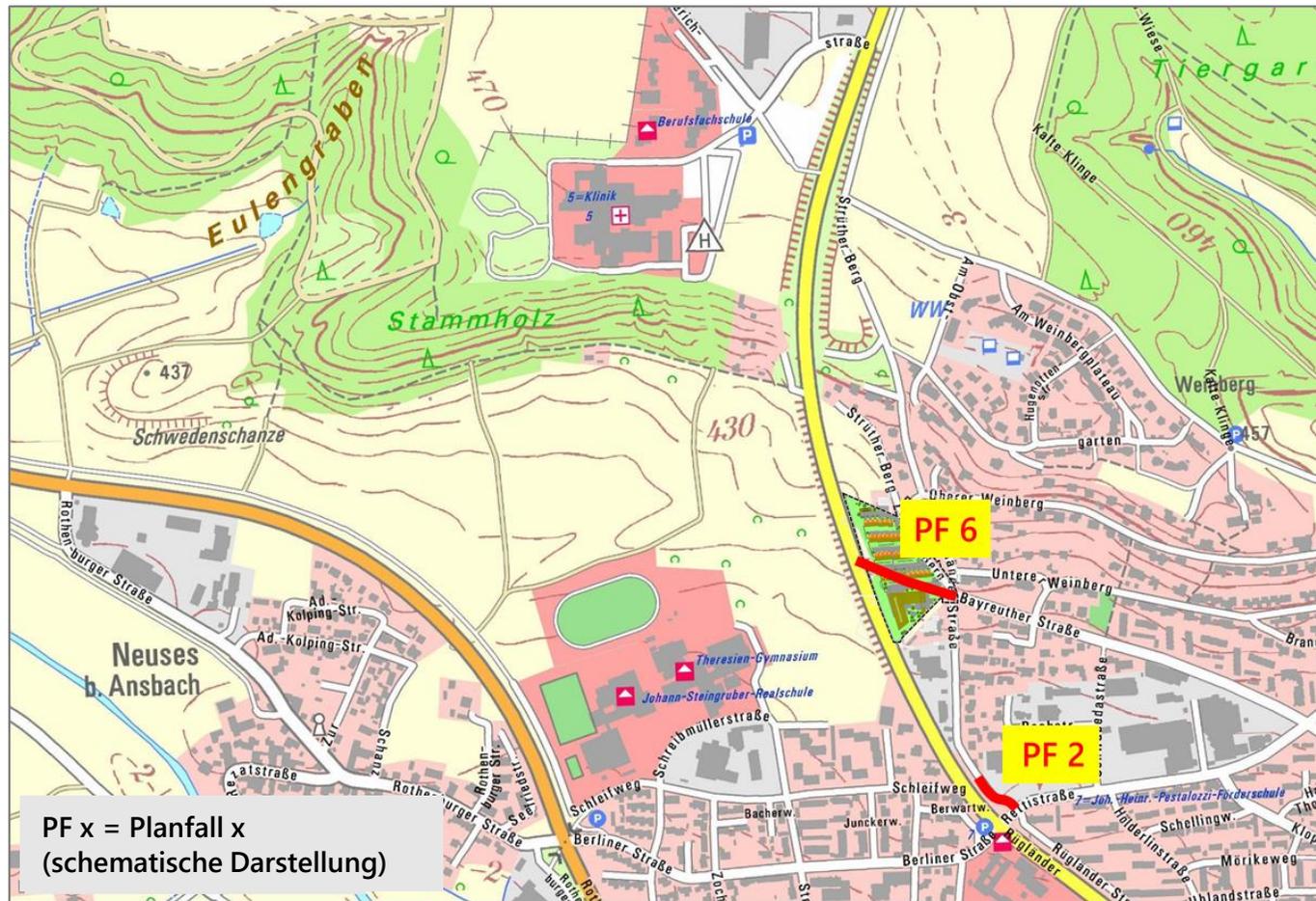
### Knoten 4: St 2255 – Wohngebiet

- Die Ausfahrt des Wohngebietes auf die St 2255 ist hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Knotens problemlos möglich. Der Knoten St 2255 – Wohngebiet wird im Planfall 5 mit der **QSV B** bewertet. Die maximale mittlere Wartezeit beträgt 13 Sekunden.
- Kritisch ist die Anbindung eines reinen Baugebietes über eine Staatsstraße zu bewerten. Die Erschließung eines Wohngebietes von einer Staatsstraße ist mit der Bayerischen Straßenbauverwaltung abzustimmen.

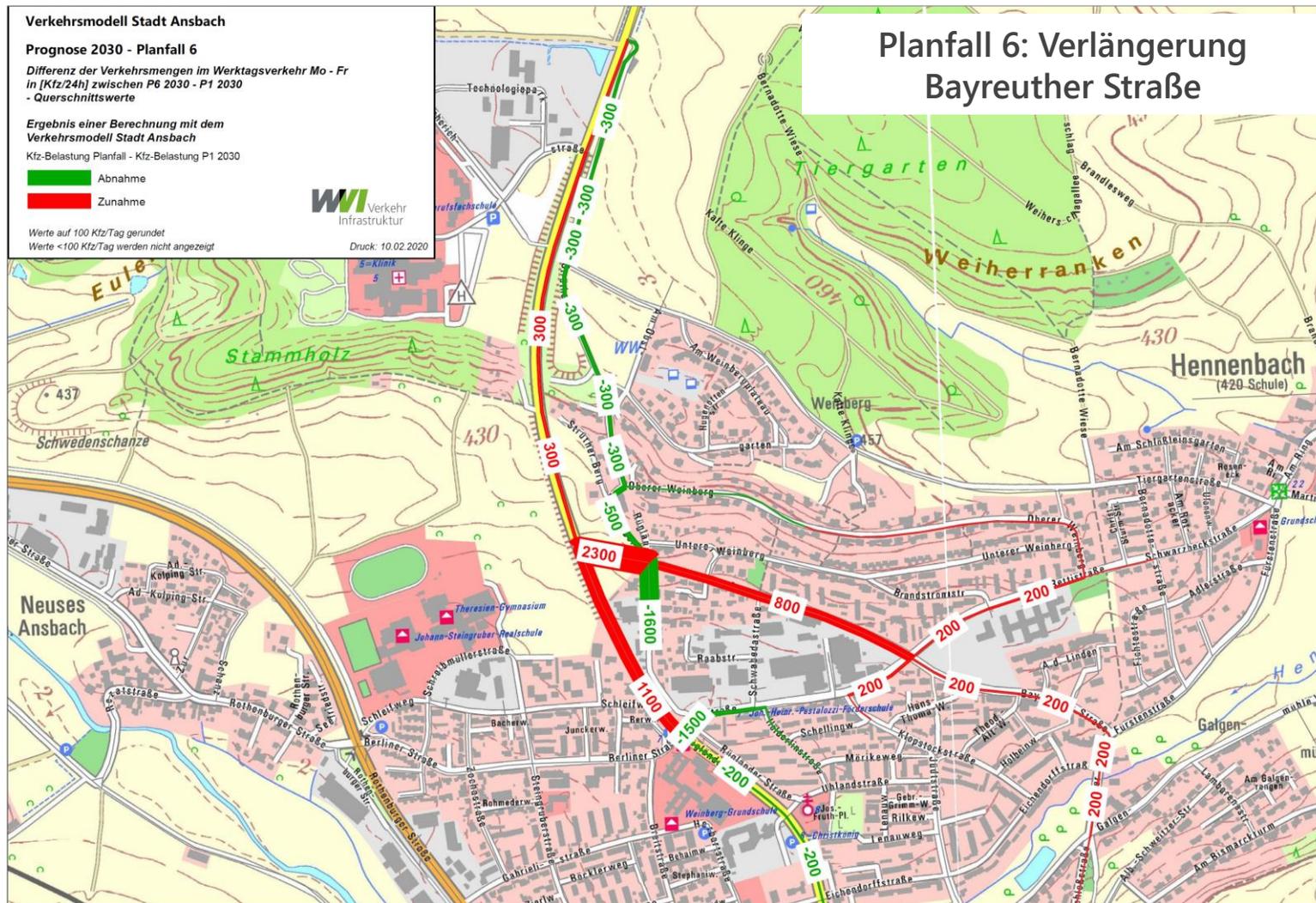
## Planfall 6: Verlängerung der Bayreuther Straße

## Planfall 6 – Verlängerung der Bayreuther Straße

- Planfall 6: Entfall der Einmündung Alte Rüglander Str. an die Rettiststraße und zusätzlich Verlängerung der Bayreuther Straße bis zur St 2255



# Planfall 6 – Belastungsveränderung Kfz gegenüber Planfall 1



## Planfall 6 – Fazit Belastungsveränderungen

Im Vergleich zum Planfall 1 ergeben sich durch die Verlängerung der Bayreuther Straße bis zur St 2255 und zusätzlich den Entfall der Einmündung Alte Rügländer Str. an die Rettistraße folgende Belastungsveränderungen:

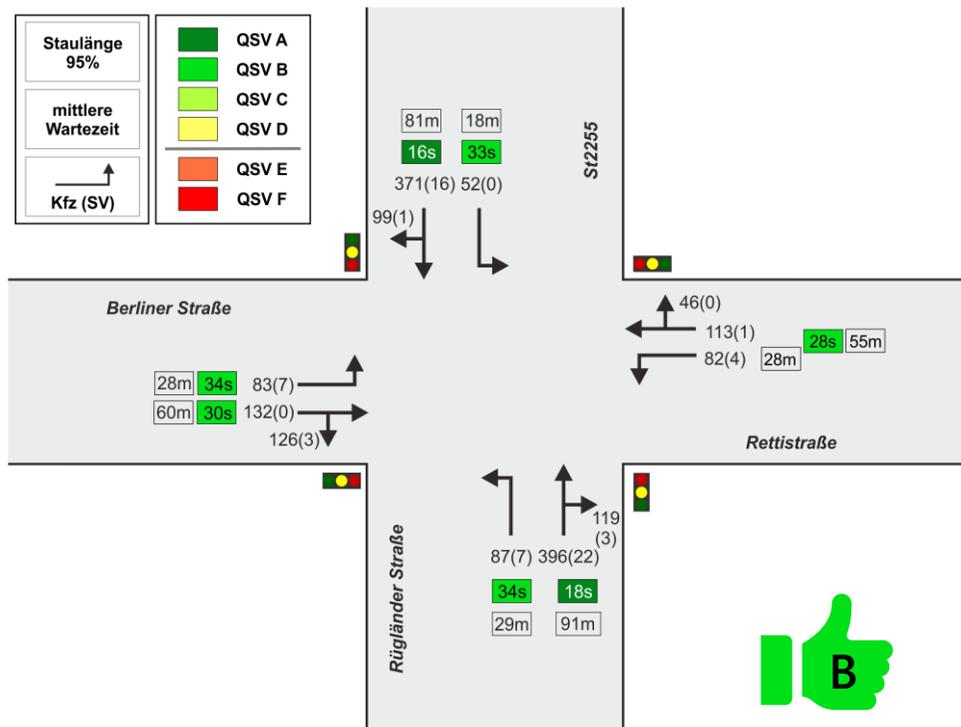
- ✔ Verlagerung des Verkehrs der Alten Rügländer Straße auf die neue Anbindung zur Staatsstraße 2255. Leichte Verlagerung von Verkehren von der Rügländer Straße auf die Achse Schloßstraße – Bayreuther Straße.
- ✔ Mehrverkehre von rund 800 Fahrzeugen auf der nördlichen Bayreuther Straße.
- ✔ Abnahme des Verkehrs auf der Rettistraße Richtung Rügländer Straße und leichte Zunahme in Richtung der Bayreuther Straße.
- ✔ Auf dem Strüther Berg Abnahme des Verkehrs um bis zu 500 Kfz/Tag im südlichen Teil.



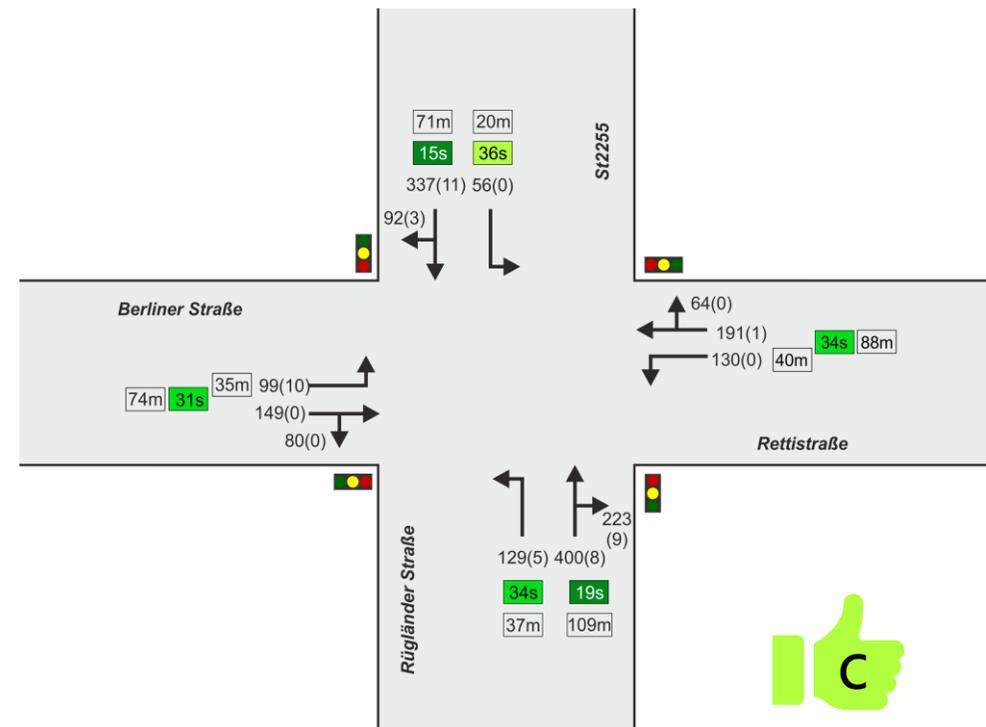
## Planfall 6 – Leistungsfähigkeit am Weinbergknoten

Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettiststraße – Rügländer Str.

Morgenspitze



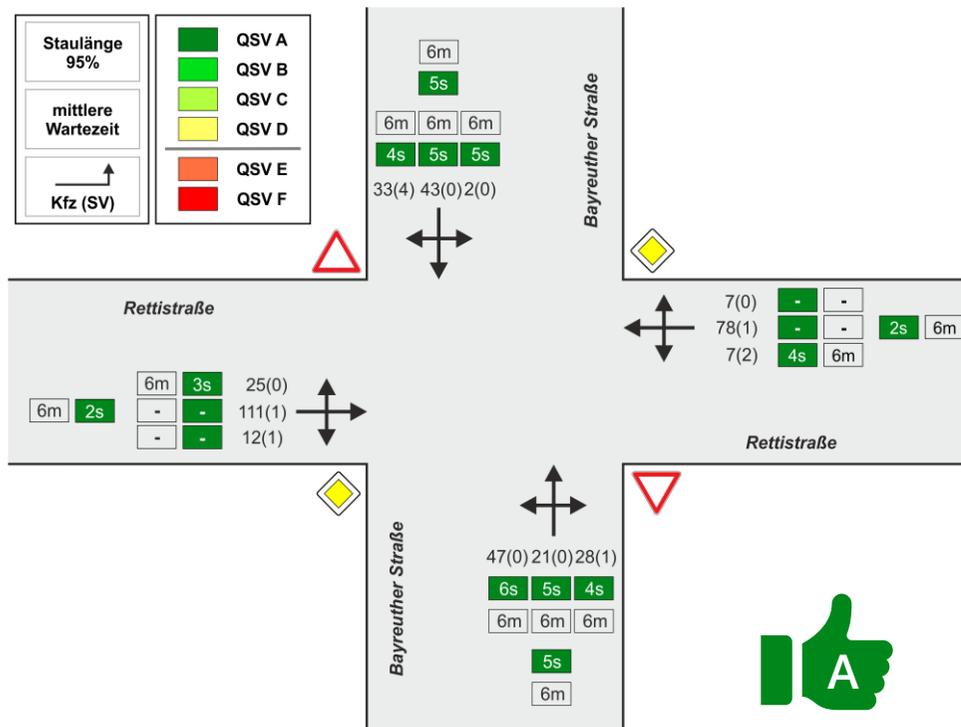
Nachmittagsspitze



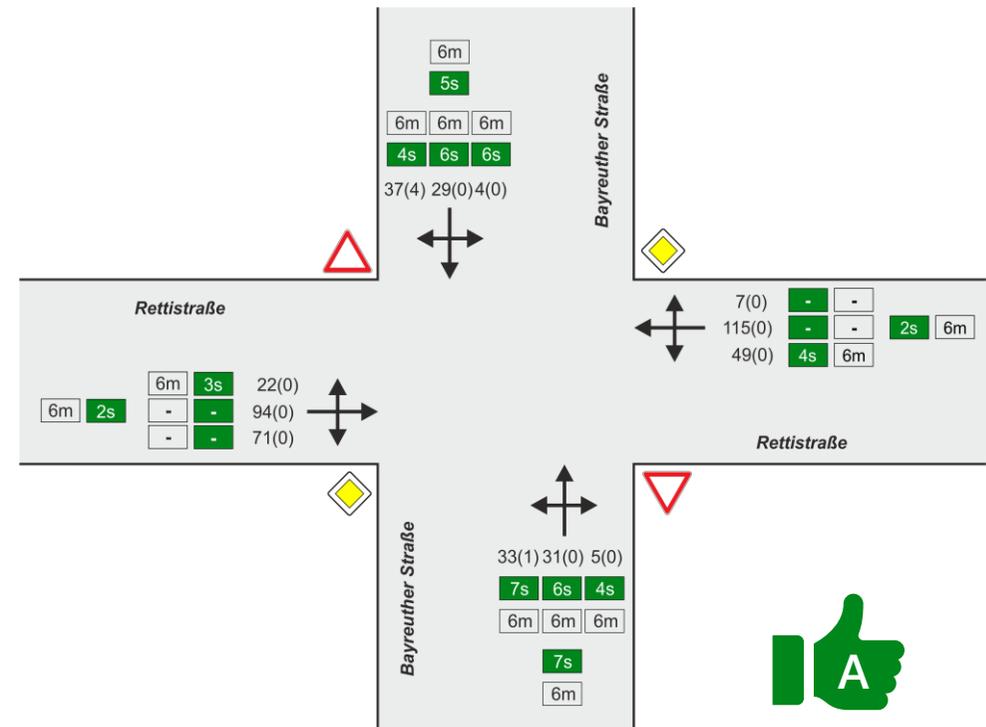
## Planfall 6 – Leistungsfähigkeit der Knoten

### Knoten 2: Bayreuther Straße - Rettistraße

#### Morgenspitze



#### Nachmittagsspitze



---

## Planfall 6 – Fazit Leistungsfähigkeitsnachweise

### Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

- ▼ Auch im Planfall 6 wird mit dem aktuellen Signalprogramm die QSV C in der maßgebenden Nachmittagsspitze eingehalten. Die maximale mittlere Wartezeit auf der Staatsstraße 2255 beträgt 36 Sekunden.

### Knoten 2: Bayreuther Straße – Rettistraße

- ▼ Der Knoten Bayreuther Straße – Rettistraße wird auch im Planfall 6 mit der QSV A bewertet.

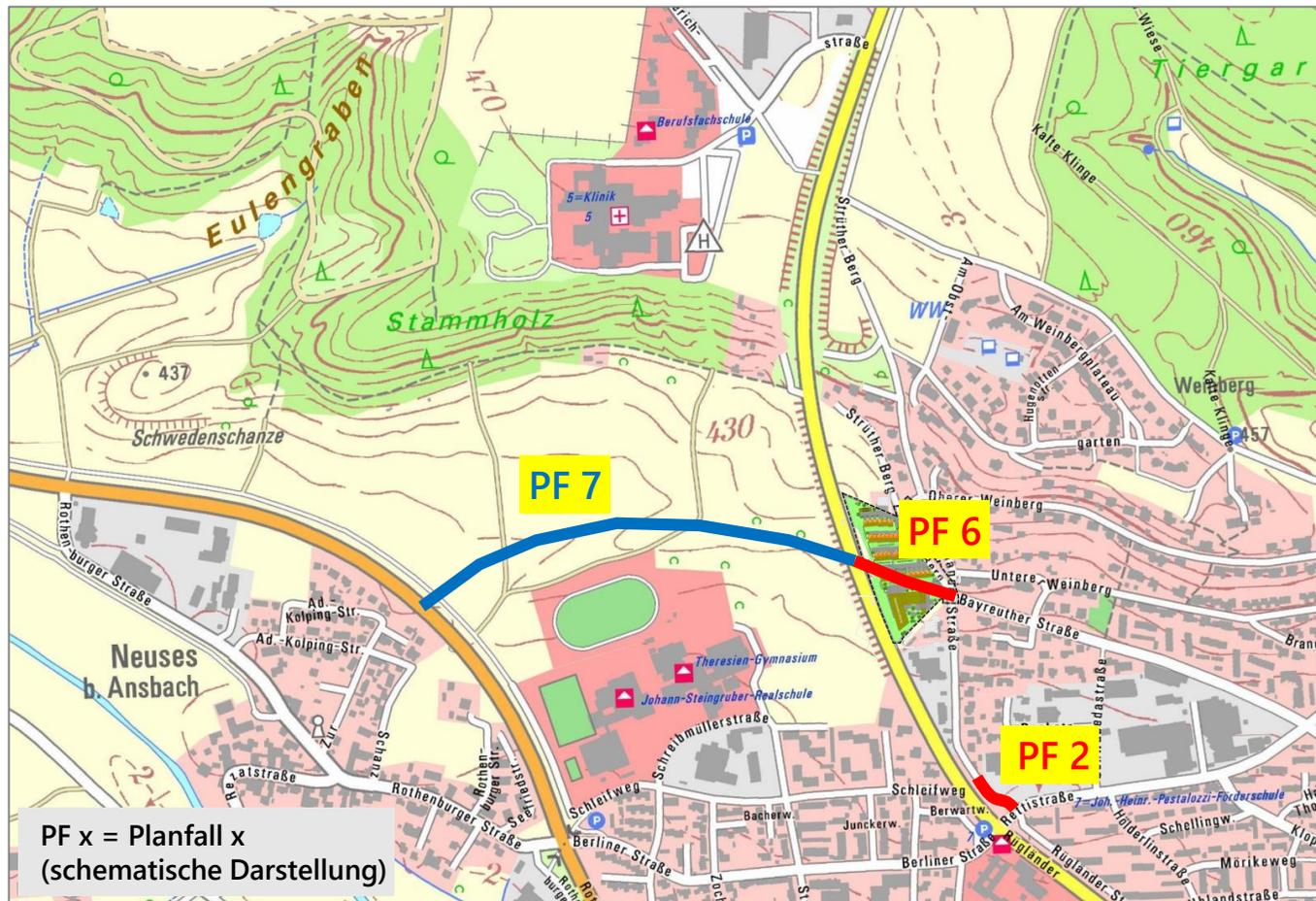
### Knoten: Verlängerung Bayreuther Straße – St 2255

- ▼ Für den neuen Knoten ist die Einrichtung von Lichtsignalanlagen/eines Kreisverkehrs zu prüfen.

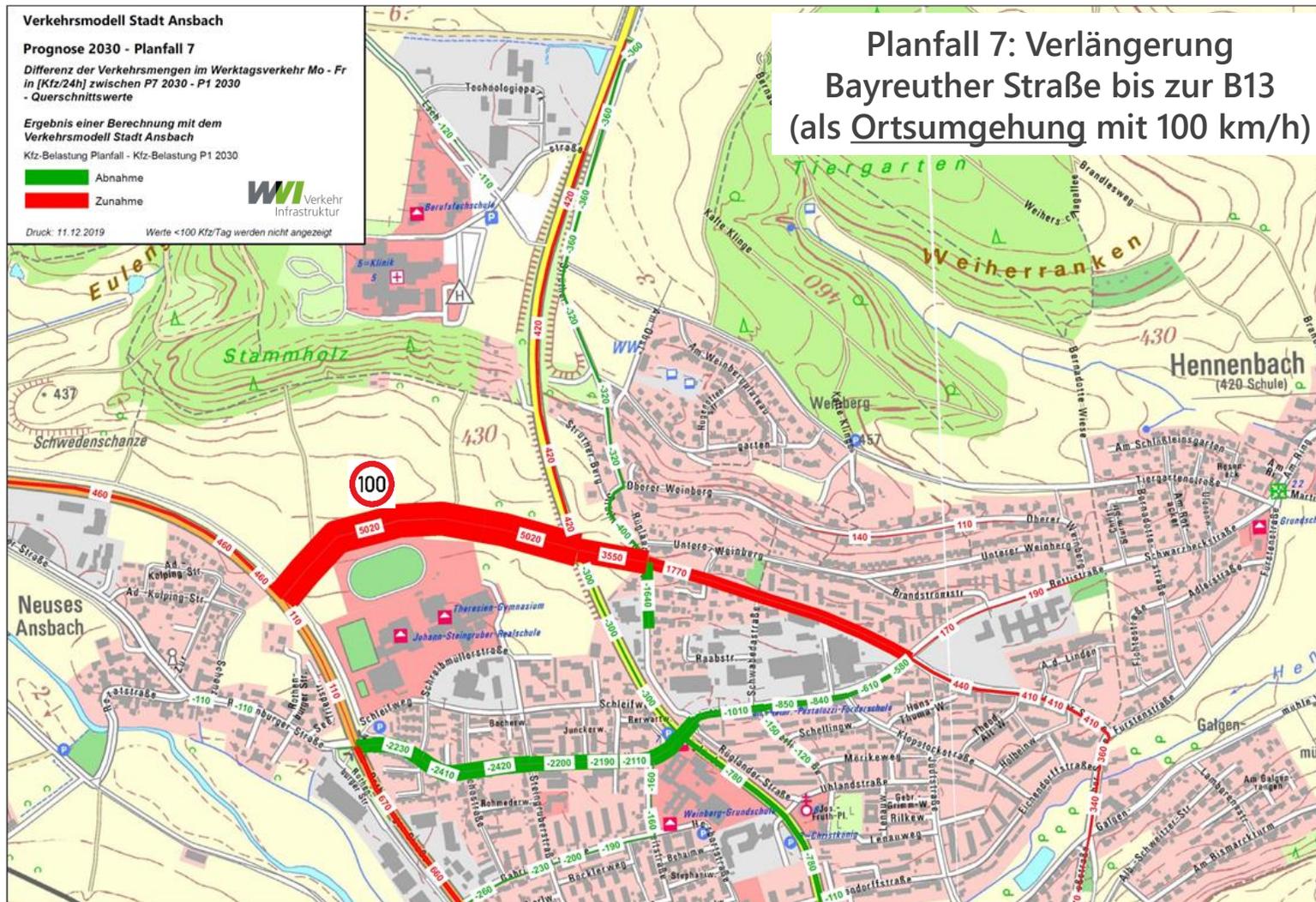
## Planfall 7: Verlängerung der Bayreuther Straße bis zur B 13

## Planfall 7 – Verlängerung der Bayreuther Straße bis zur B13

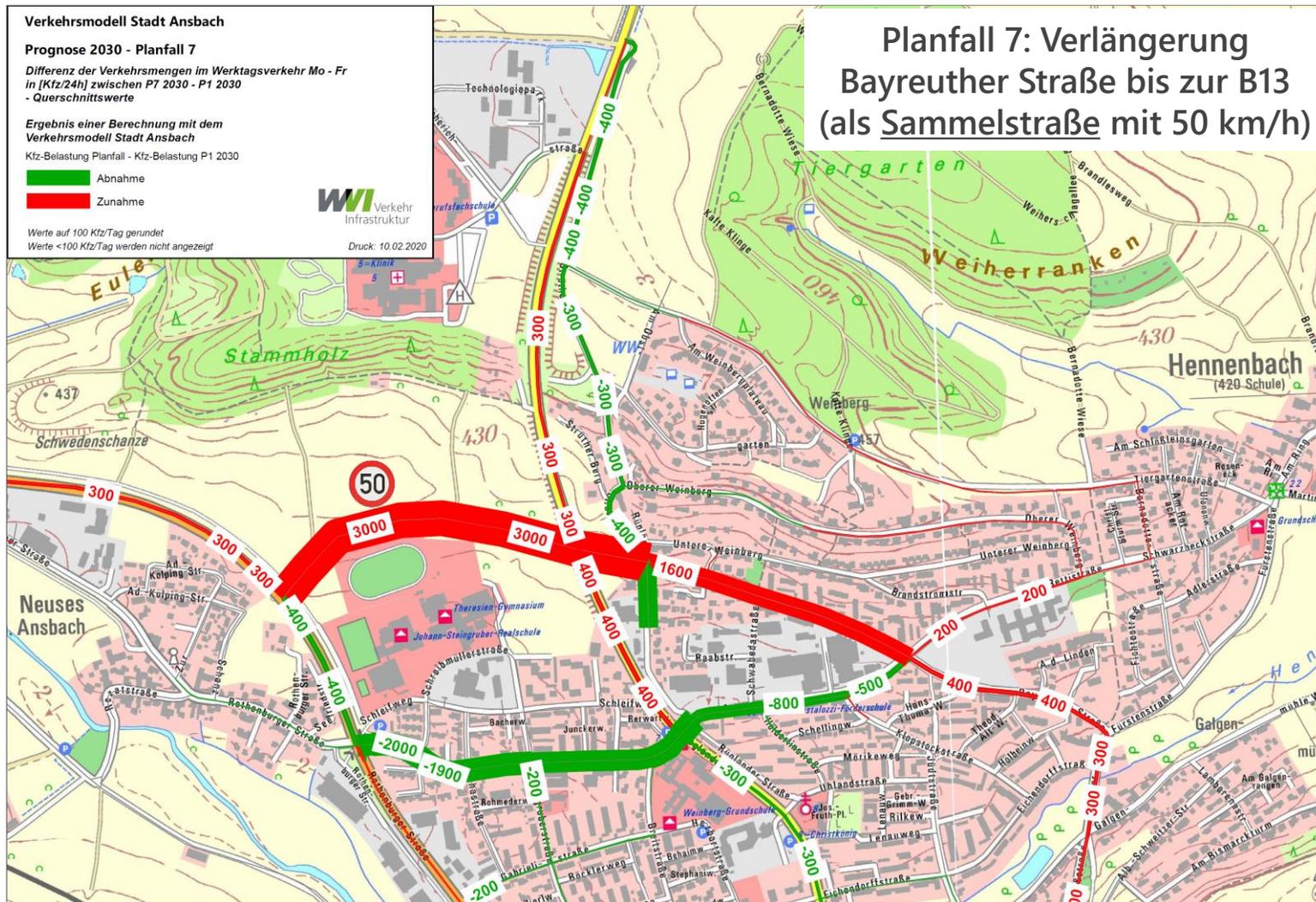
- Planfall 7: Wie Planfall 6 und zusätzlich Verlängerung der Bayreuther Straße als Verbindungsspanne bis zur B 13



# Planfall 7 – Belastungsveränderung Kfz gegenüber Planfall 1



# Planfall 7 – Belastungsveränderung Kfz gegenüber Planfall 1



## Planfall 7 – Fazit Belastungsveränderungen

Im Vergleich zum Planfall 1 ergeben sich durch die Verlängerung der Bayreuther Str. bis zur B 13 als Sammelstraße zusätzlich zum Planfall 6 folgende Belastungsveränderungen:

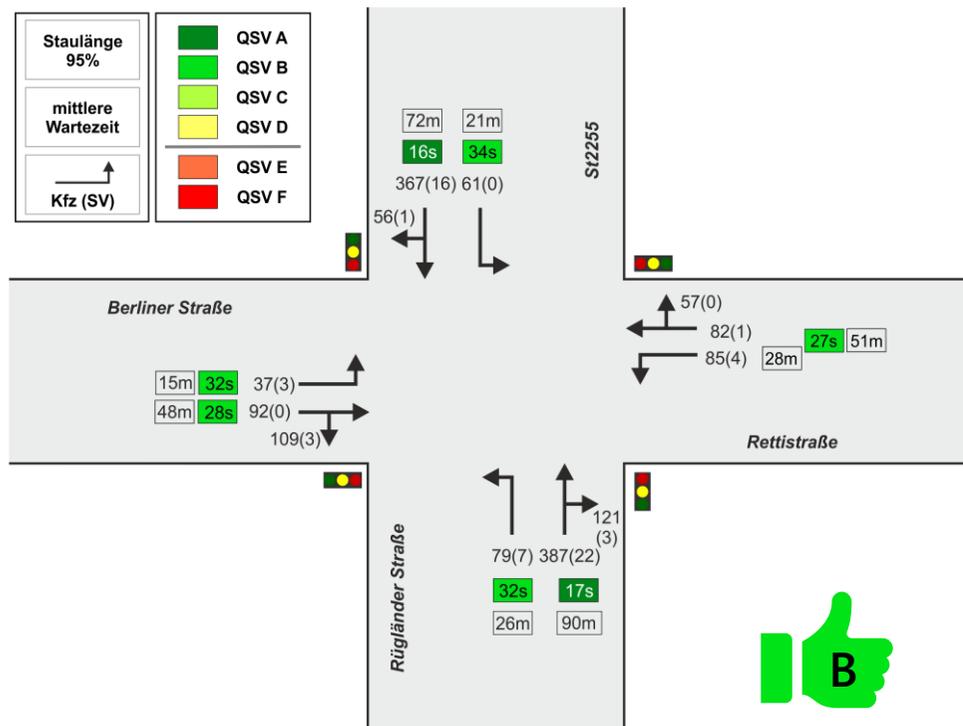
- Verlagerung von Verkehrsströmen aus dem Streckenzug Berliner Straße/Rettiststraße sowie der Karpfenstraße auf die Verlängerung der Bayreuther Straße als Querspange zwischen St 2255 und B 13. Die neue Querspange wird mit rd. 3.000 Kfz/Tag belastet.
- Entlastung der Berliner Straße um bis zu 2.000 Kfz/Tag und der Karpfenstraße um bis zu 360 Kfz/Tag. Die Bayreuther Straße wird um 1.600 Kfz/Tag stärker belastet. Dabei werden zusätzliche Ströme aus der Schloßstraße und dem östlichen Bereich der Rettiststraße auf die neuen Verbindungen der Bayreuther Straße gezogen.
- Für die B 13 ergeben sich stadtauswärts Mehrverkehre von rund 300 Kfz/Tag
- Für die Staatsstraße 2255 ergeben leichte Zunahmen von 260 Kfz/Tag. Auf dem Abschnitt zwischen der Verlängerung Bayreuther Straße und der Karpfenstraße werden Entlastungen um rund 300 Kfz/Tag prognostiziert.



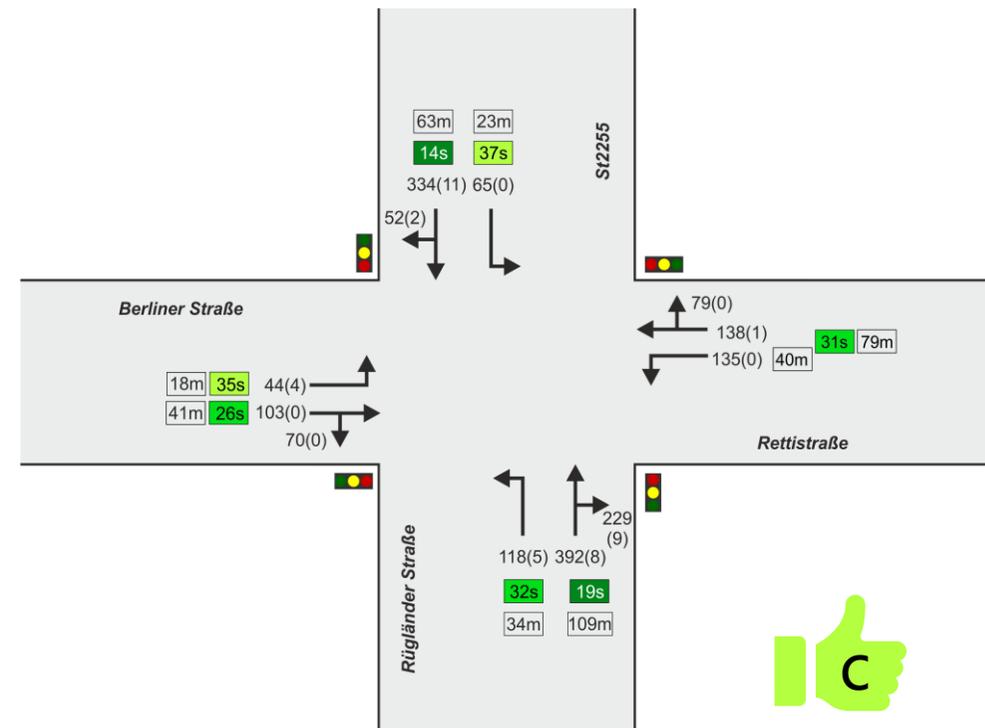
## Planfall 7 – Leistungsfähigkeit am Weinbergknoten

Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

Morgenspitze



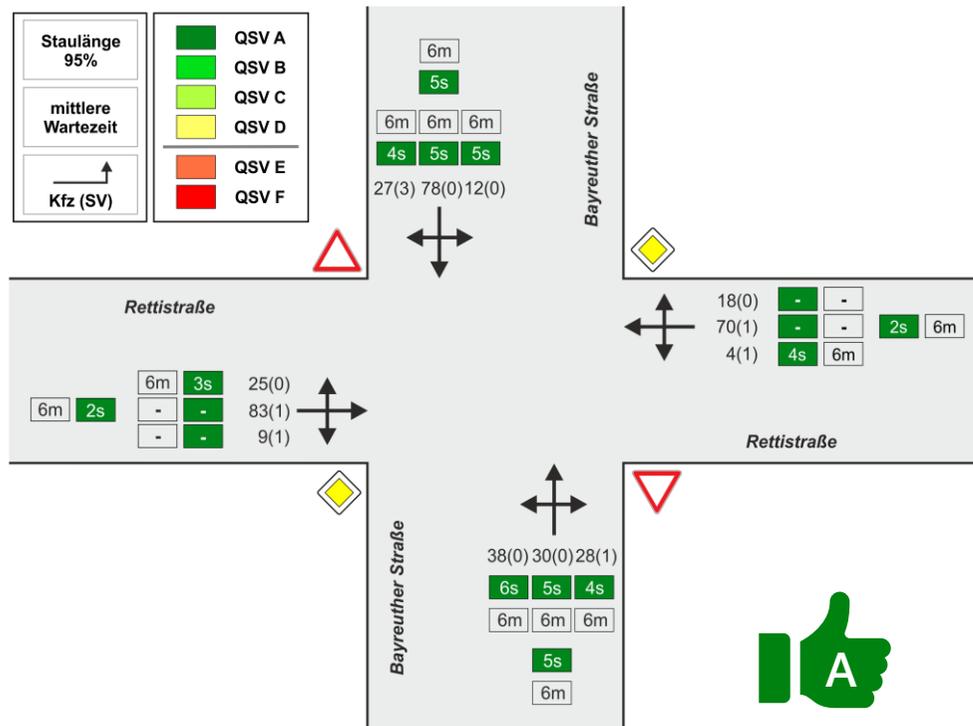
Nachmittagsspitze



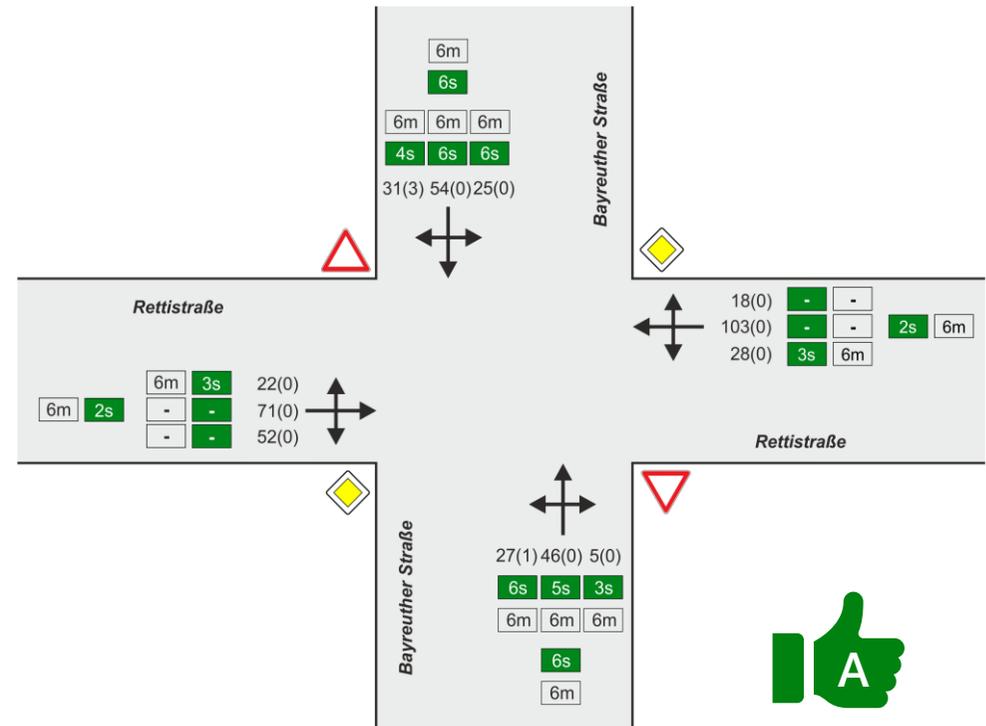
## Planfall 7 – Leistungsfähigkeit der Knoten

### Knoten 2: Bayreuther Straße - Rettistraße

#### Morgenspitze



#### Nachmittagsspitze



---

## Planfall 7 – Fazit Leistungsfähigkeitsnachweise

### Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

- Im Planfall 7 kann mit dem aktuellen Signalprogramm weiterhin die **QSV C** in der maßgebenden Nachmittagsspitze eingehalten werden.

### Knoten 2: Bayreuther Straße - Rettistraße

- Der Knoten Bayreuther Straße – Rettistraße wird auch im Planfall 7 mit der **QSV A** bewertet.

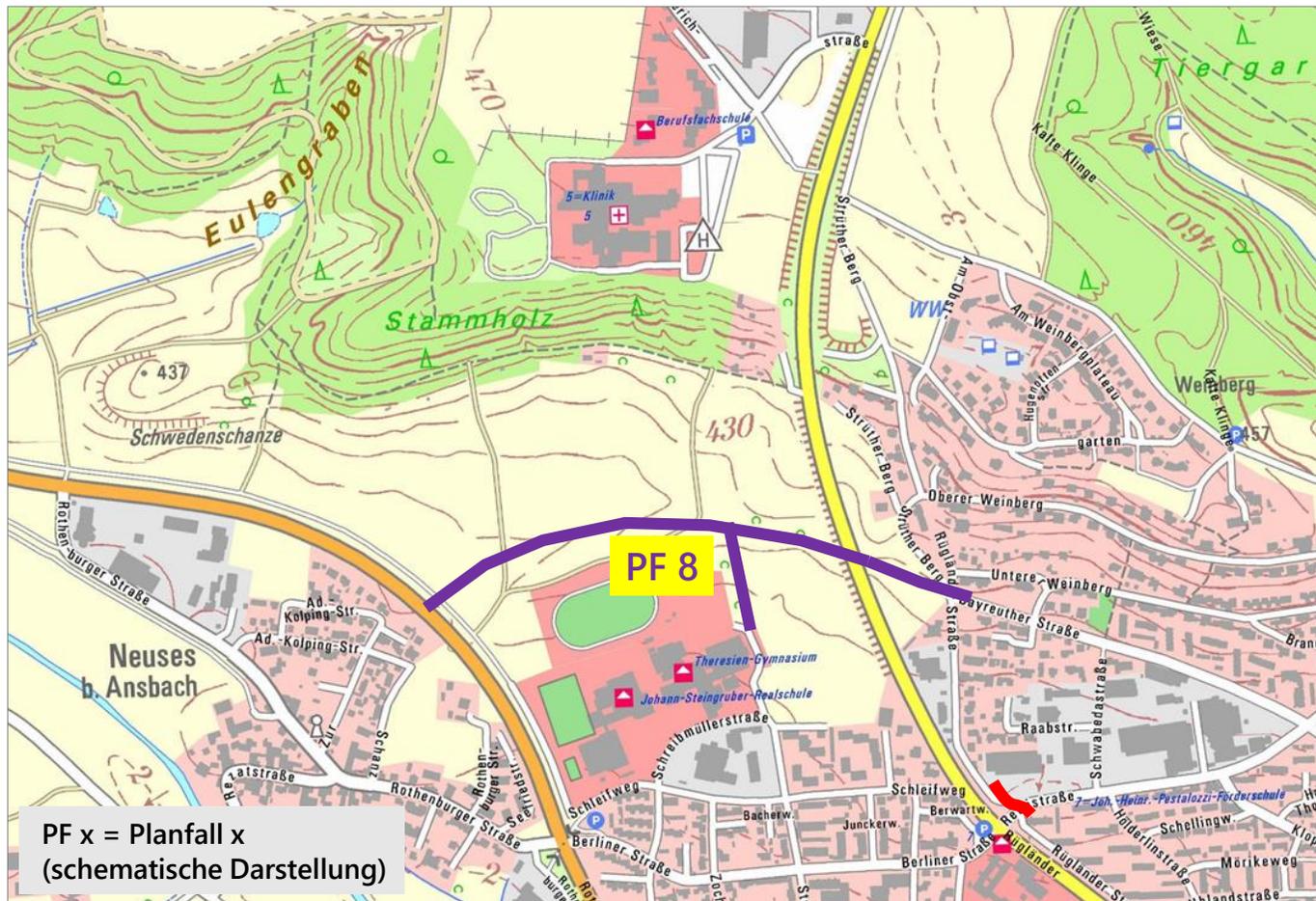
### Knoten: Verlängerung Bayreuther Straße – St 2255 und Querspange – B13

- Für den neuen Knoten ist die Einrichtung von Lichtsignalanlagen/eines Kreisverkehrs zu prüfen.

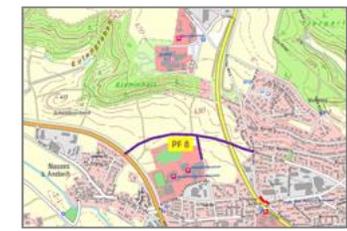
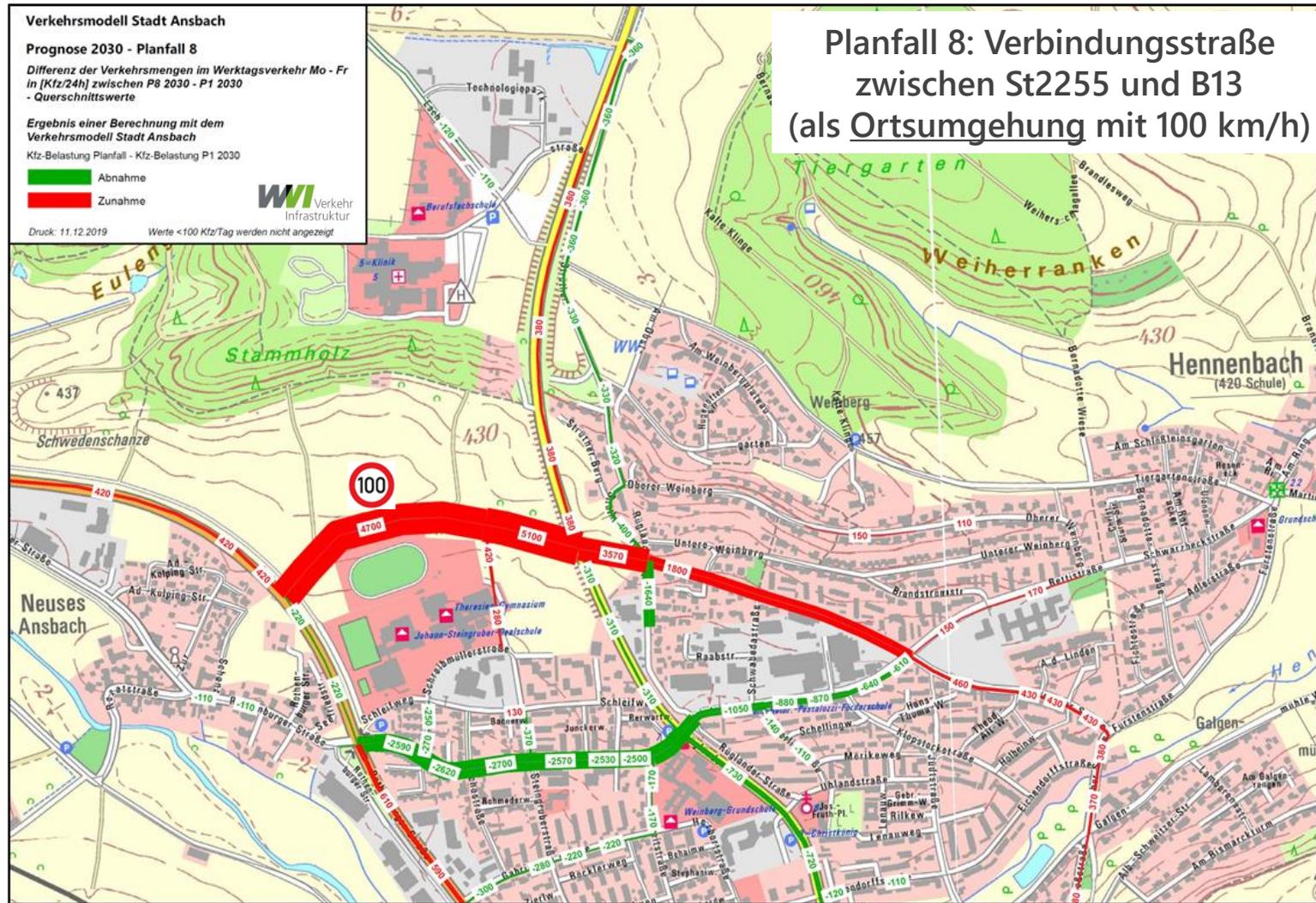
## Planfall 8: Verbindungsstraße zwischen St2255 und B13

## Planfall 8 – Verbindungsstraße zwischen St2255 und B13

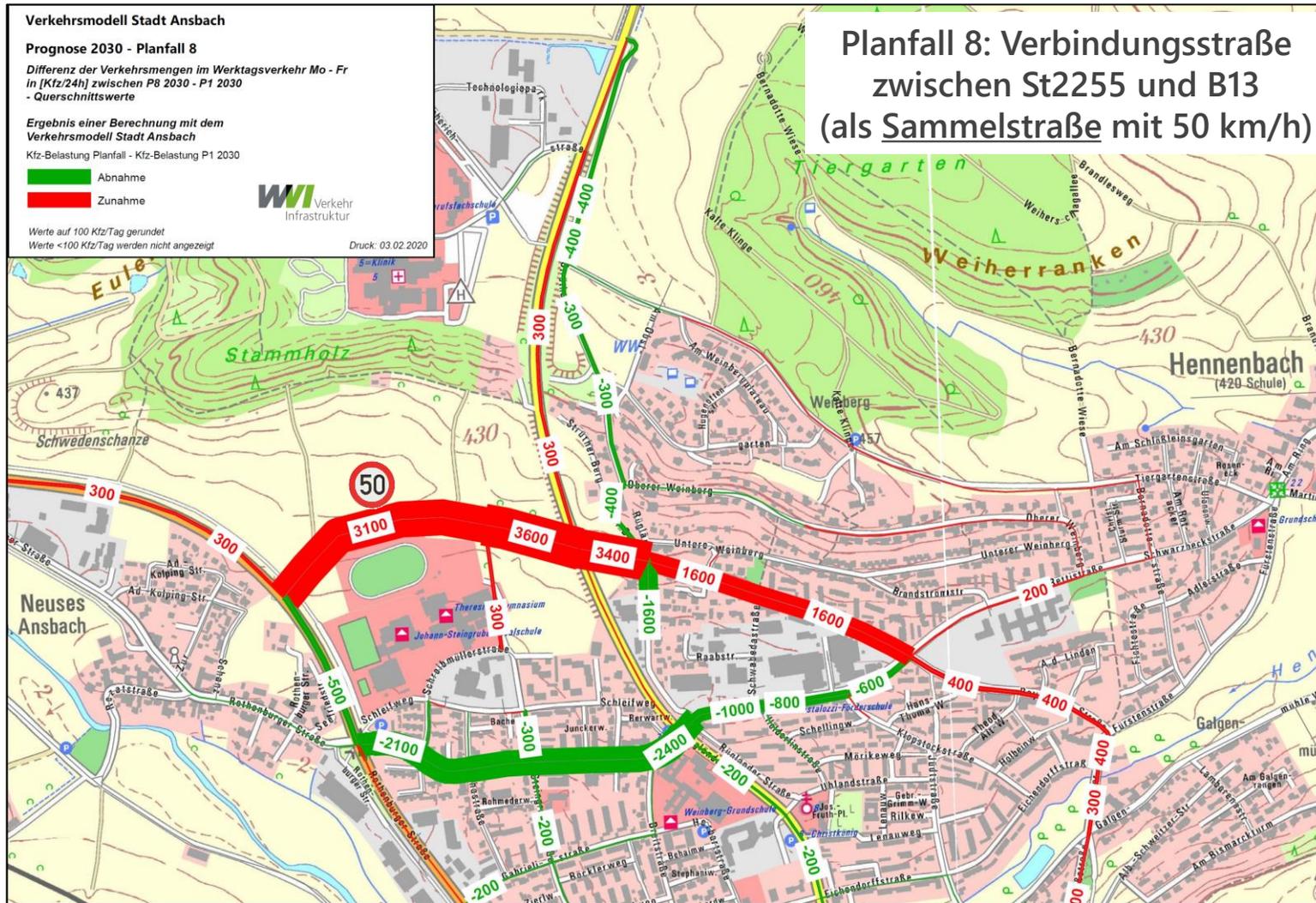
- Planfall 8: Wie Planfall 7 und zusätzlich direkte Anbindung des Schulzentrums an die Verlängerung der Bayreuther Straße.



# Planfall 8 – Belastungsveränderung Kfz gegenüber Planfall 1



# Planfall 8 – Belastungsveränderung Kfz gegenüber Planfall 1



## Planfall 8 – Fazit Belastungsveränderungen

Im Vergleich zum Planfall 1 ergeben sich durch die Verlängerung der Bayreuther Straße zwischen der Staatsstraße 2255 und der B13 als Sammelstraße mit Anbindung an das Schulzentrum folgende Belastungsveränderungen:

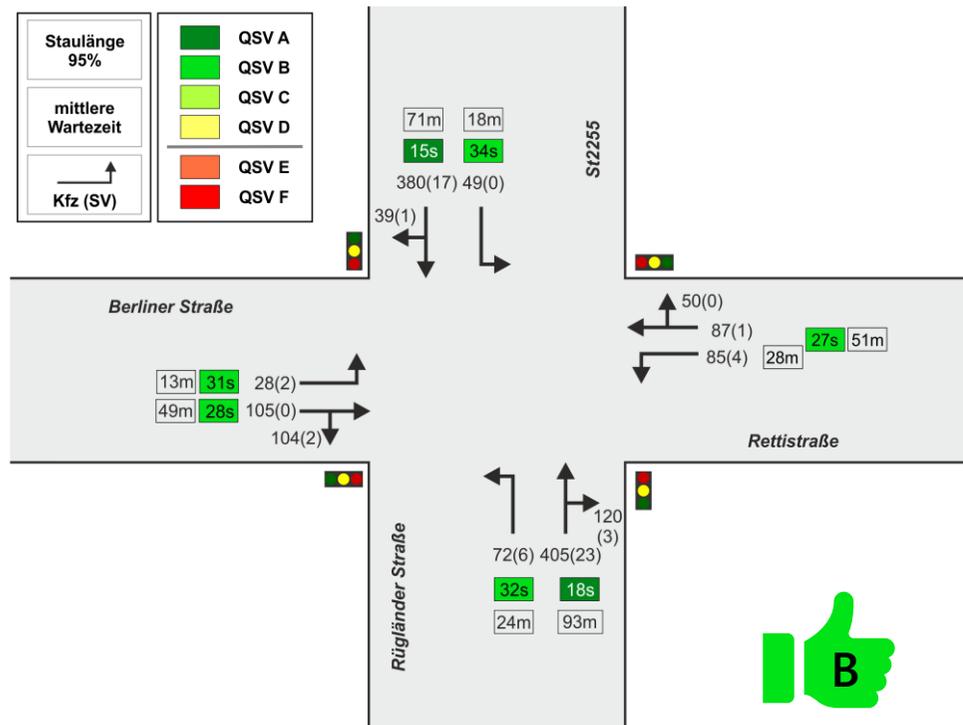
- Verlagerung von Verkehrsströmen aus dem Streckenzug Berliner Straße / Rettistraße sowie der Karpfenstraße auf die Verlängerung der Bayreuther Straße als Querspange zwischen der St 2255 und der B13. Die neue Querspange wird im östlichen Teil mit rd. 3.100 Kfz/Tag belastet.
- Entlastung der Berliner Straße um bis zu 2.400 Kfz/Tag. Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Bayreuther Straße um rd. 1.600 Kfz/Tag.
- Durch die Anbindung des Schulzentrums an die Querspange ergibt sich eine zusätzliche Verlagerung des Verkehrs von der Berliner Straße auf die Verlängerung der Bayreuther Straße.
- Entlastung des Strüther Berg um rd. 400 Kfz/Tag. Deutliche Entlastung der Rettistraße um rd. 1.000 Kfz/Tag bzw. im Knotenbereich des Weinbergknoten um 2.200 Kfz/Tag aufgrund des Entfall der Einmündung der Alten Rügländer Straße.



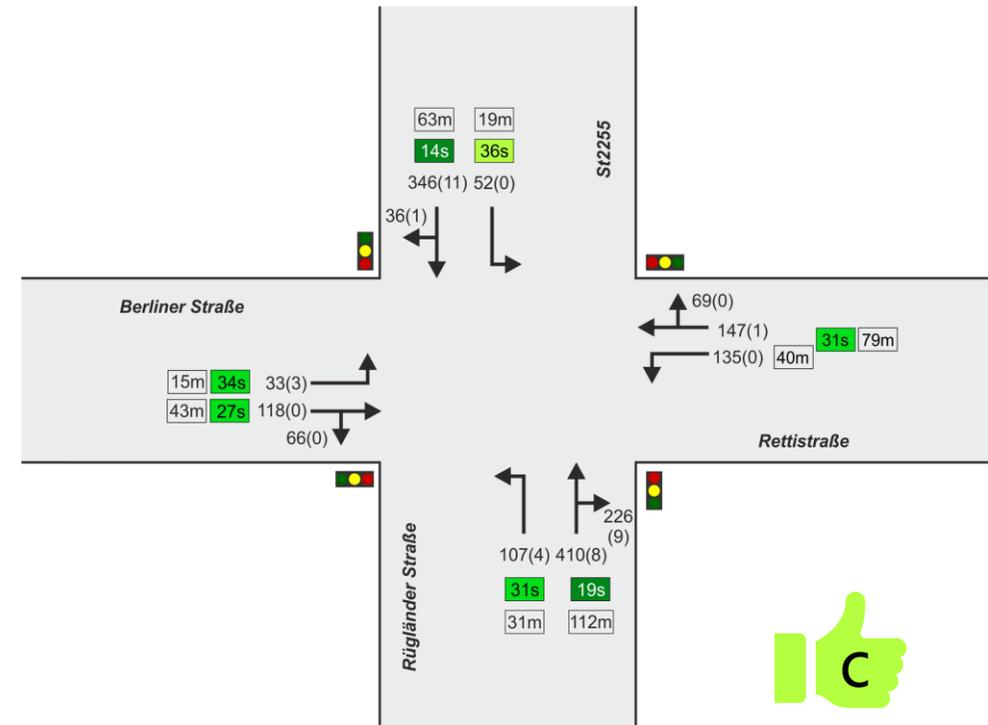
## Planfall 8 – Leistungsfähigkeit am Weinbergknoten

Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettiststraße – Rügländer Str.

Morgenspitze



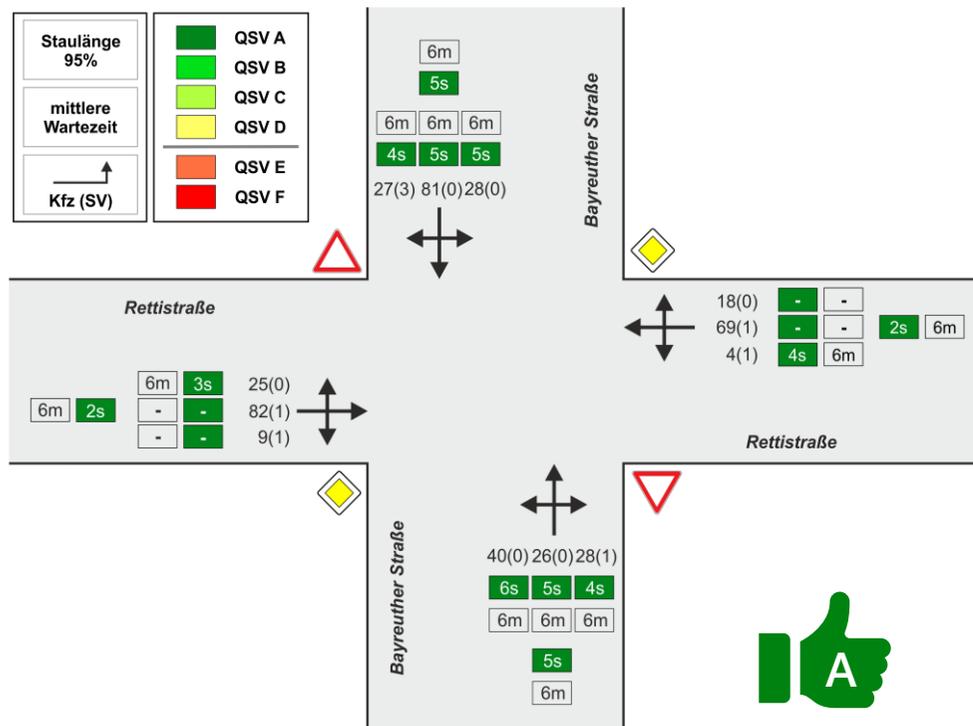
Nachmittagsspitze



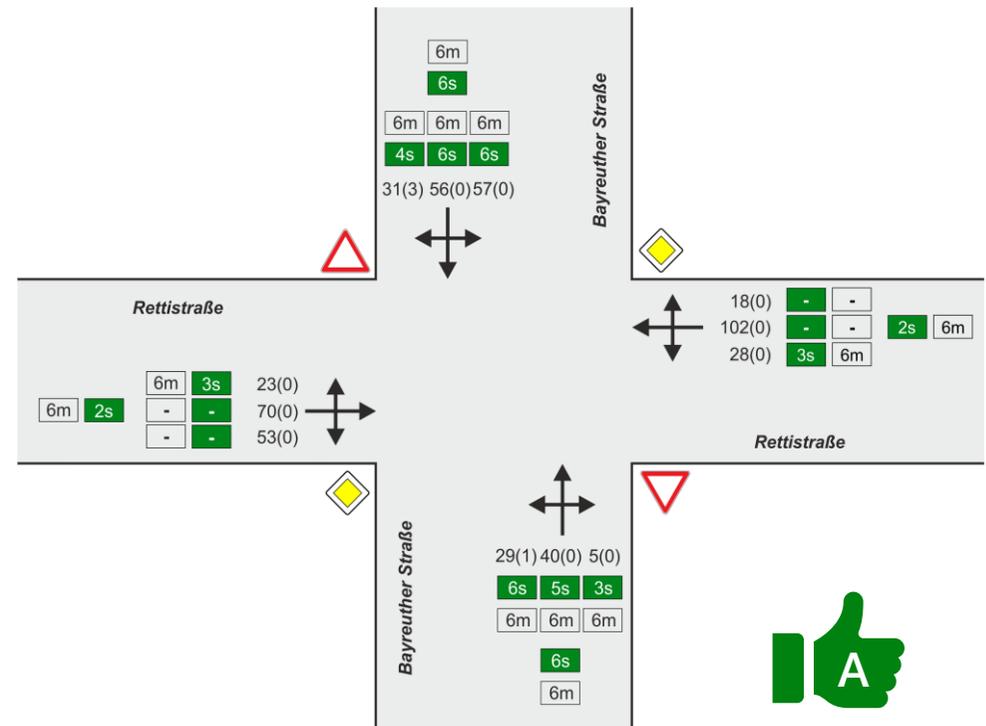
## Planfall 8 – Leistungsfähigkeit der Knoten

### Knoten 2: Bayreuther Straße - Rettistraße

#### Morgenspitze



#### Nachmittagsspitze



---

## Planfall 8 – Fazit Leistungsfähigkeitsnachweise

### Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

- ▼ Auch im Planfall 8 wird mit dem aktuellen Signalprogramm die QSV C in der maßgebenden Nachmittagsspitze eingehalten.

### Knoten 2: Bayreuther Straße - Rettistraße

- ▼ Der Knoten Bayreuther Straße – Rettistraße wird auch im Planfall 8 mit der QSV A bewertet.

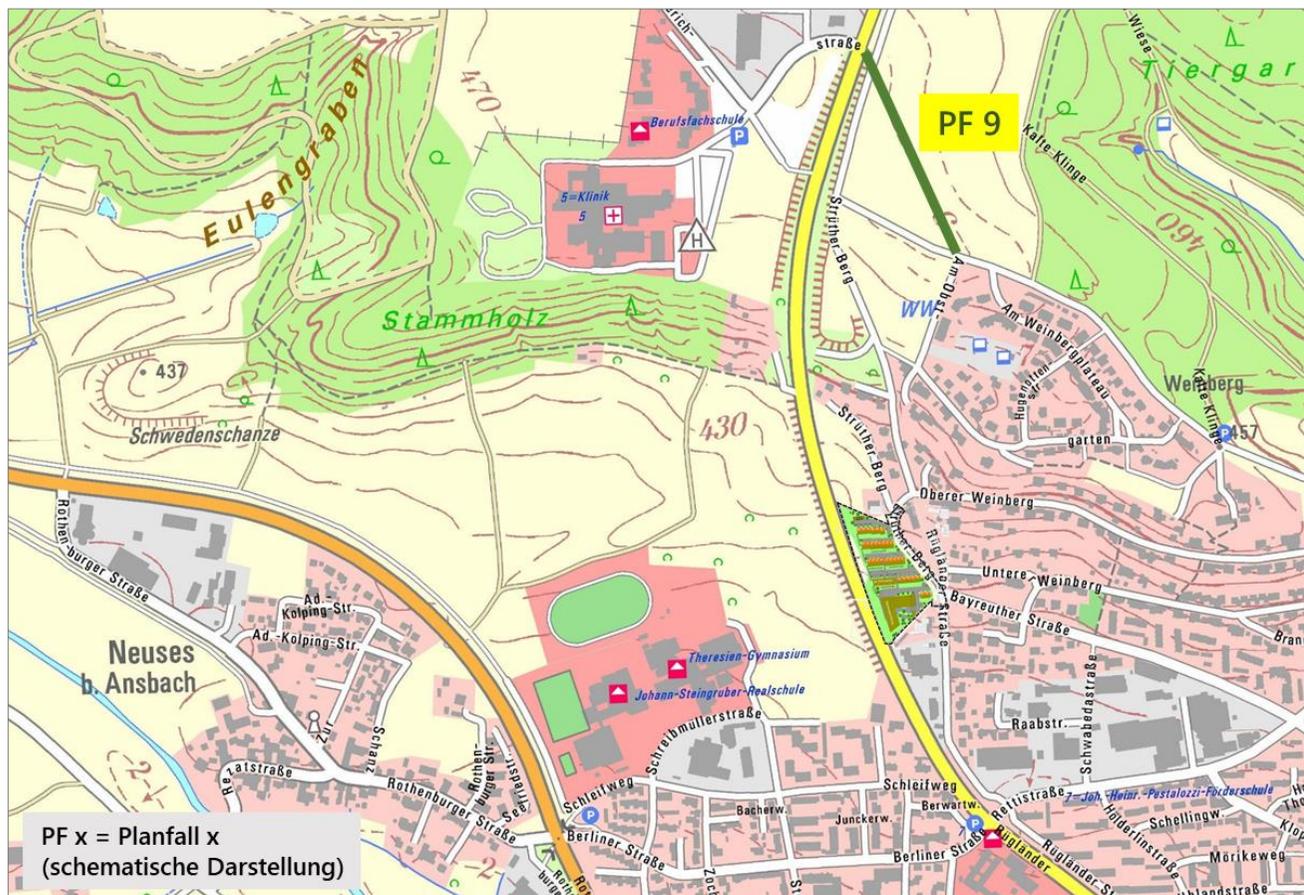
### Knoten: Verlängerung Bayreuther Straße – St 2255 und Querspange – B13

- ▼ Für den neuen Knoten ist die Einrichtung von Lichtsignalanlagen/eines Kreisverkehrs zu prüfen.

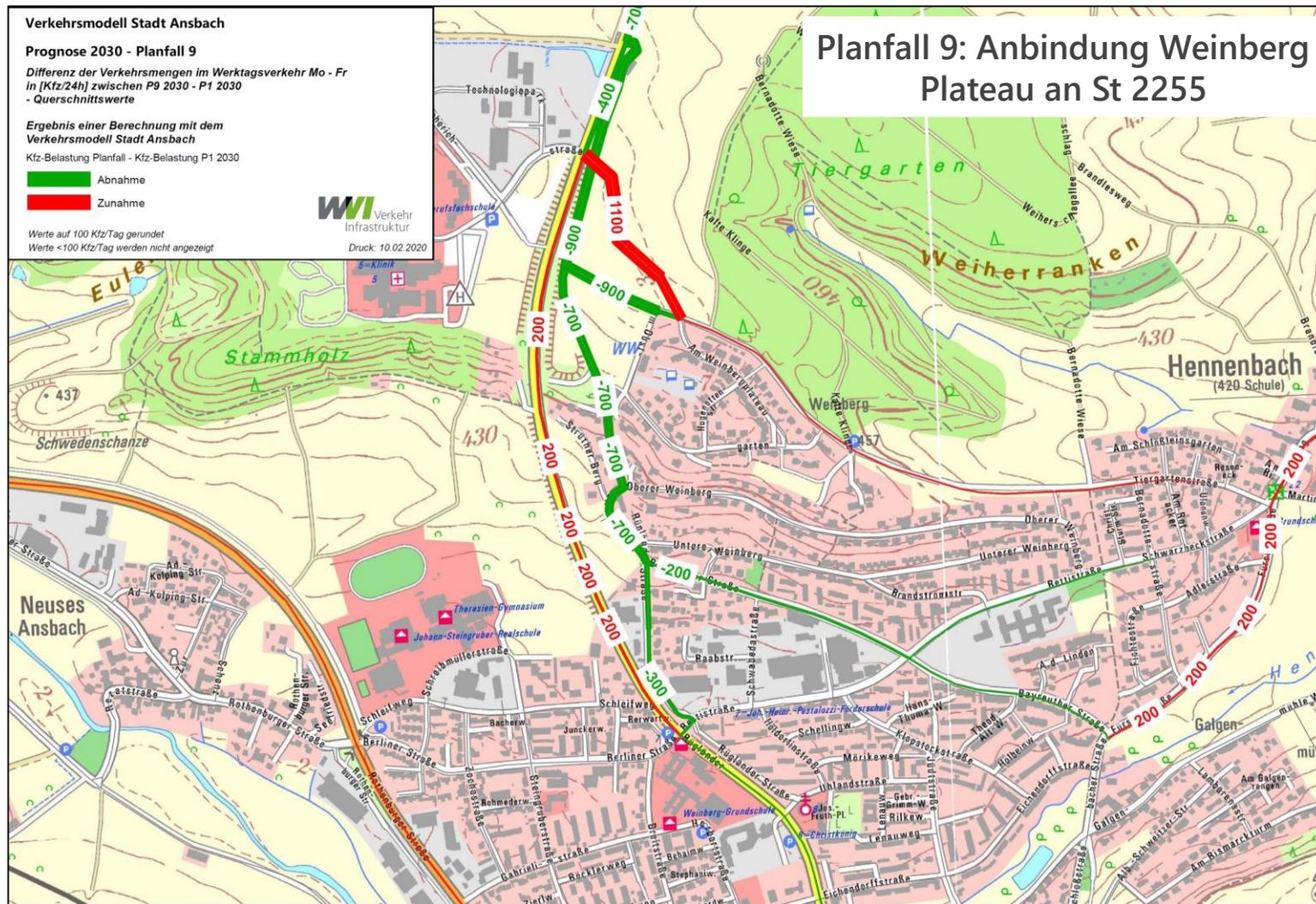
## Planfall 9: Anbindung des Weinberg-Plateau (I+II) an St2255

## Planfall 9 – Anbindung Weinberg-Plateau I und II an St 2255

- Planfall 9: Einrichtung eines 4-armigen Knotens im Bereich des Klinikums zur Anbindung des Weinberg-Plateaus (und des geplanten Weinberg-Plateau II)



# Planfall 9 – Belastungsveränderung Kfz gegenüber Planfall 1



## Planfall 9 – Fazit Belastungsveränderungen

Im Vergleich zum Planfall 1 ergeben sich durch die zusätzlich Einrichtung eines 4-armigen Knoten im Bereich des Klinikums zur Anbindung des Weinberg-Plateau (und des geplanten Weinberg-Plateau II) folgende Belastungsveränderungen:

- Die Verkehre aus dem Weinbergplateau fließen aufgrund der neuen Anbindung direkt über die St2255 ab. Der Streckenzug Strüther Berg / Alte Rügländer Straße wird dadurch um bis zu 750 Kfz/Tag entlastet.
- Im Zulauf auf die neue Anbindung ergeben sich leichte Belastungszunahmen auf der Tiergartenstraße. Die Rettistraße wird entsprechend leicht entlastet.
- Die Staatsstraße wird in dem Abschnitt zwischen Klinikum und Weinbergknoten leicht stärker belastet (+220 Kfz/Tag).

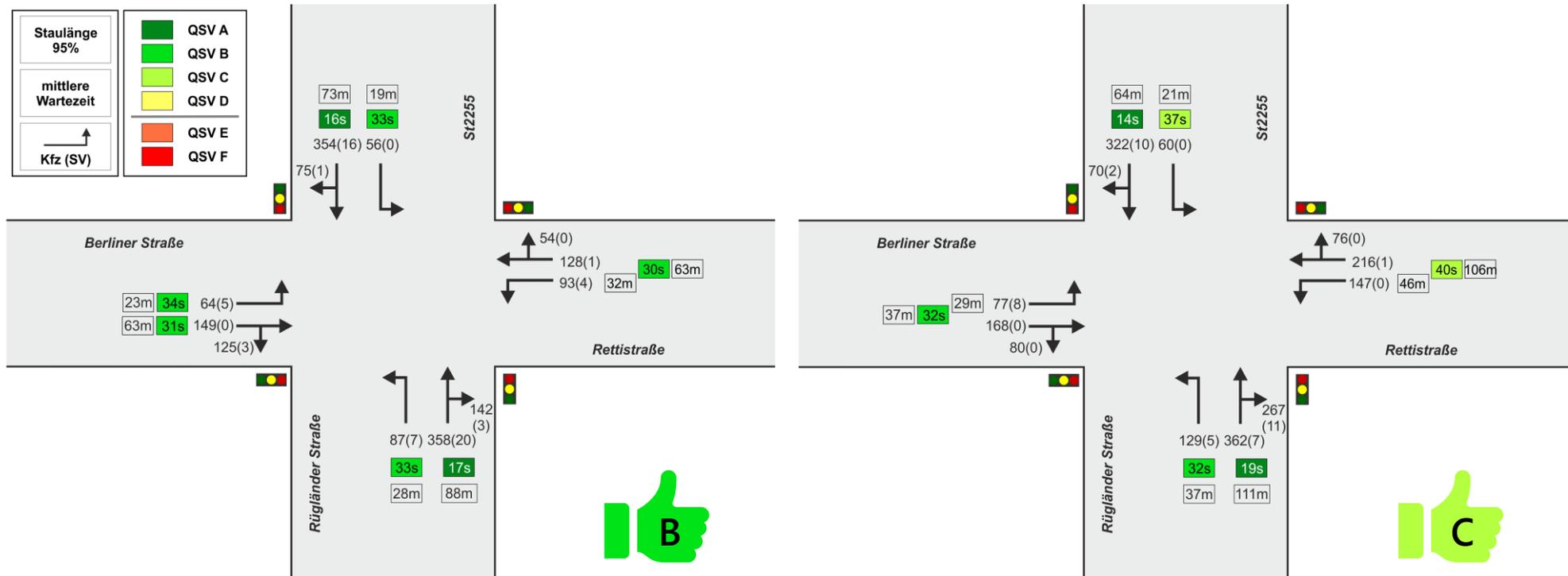


## Planfall 9 – Leistungsfähigkeit am Weinbergknoten

Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

Morgenspitze

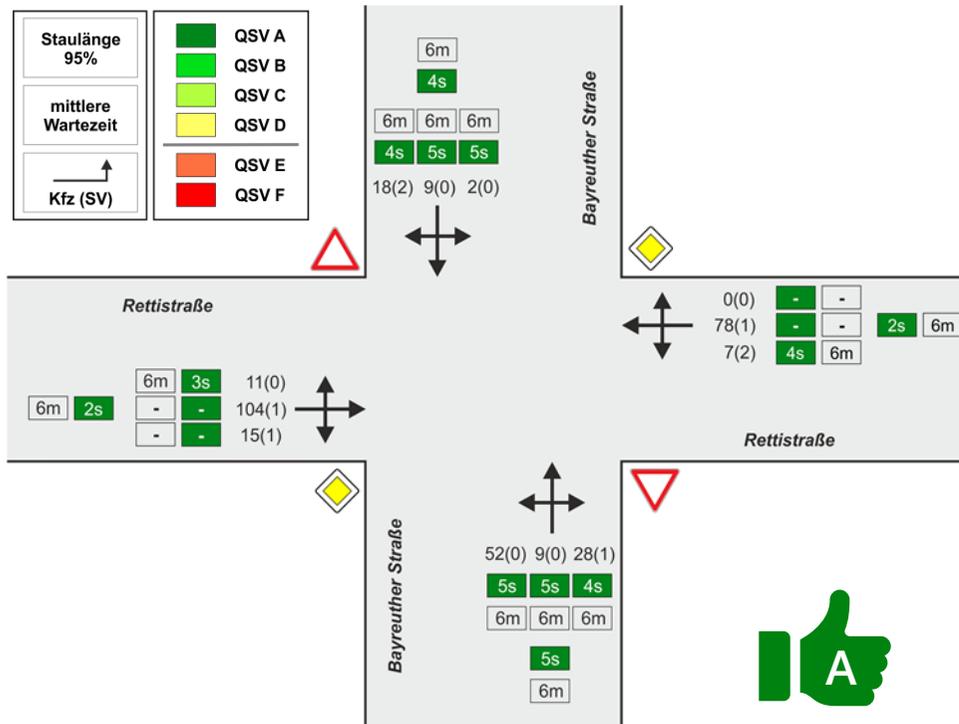
Nachmittagsspitze



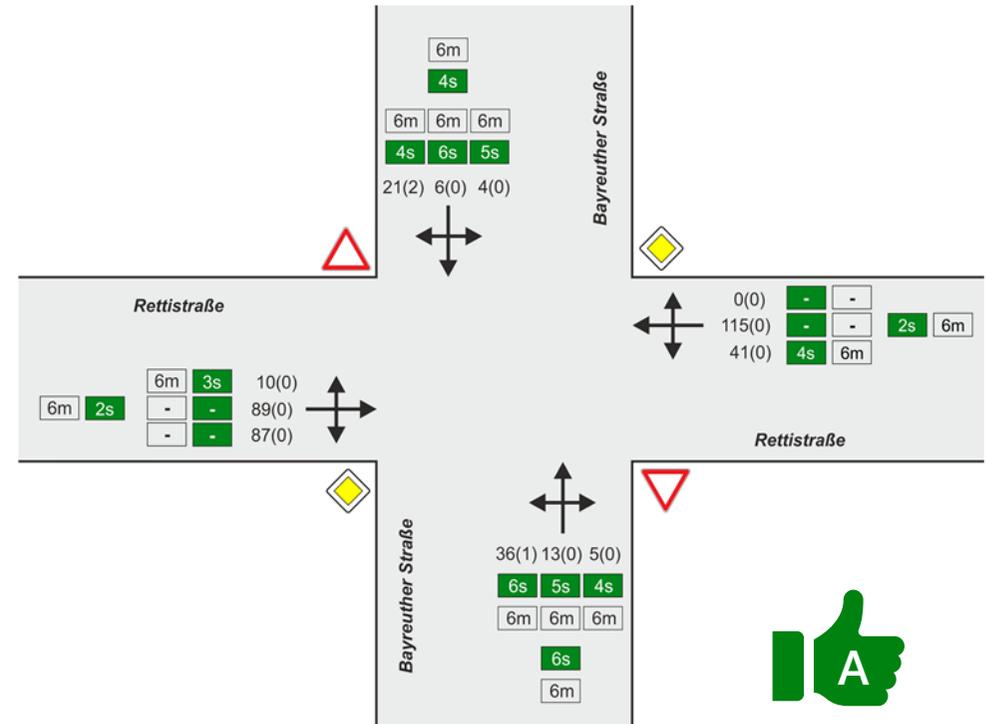
## Planfall 9 – Leistungsfähigkeit der Knoten

### Knoten 2: Bayreuther Straße - Rettistraße

#### Morgenspitze



#### Nachmittagsspitze



---

## Planfall 9 – Fazit Leistungsfähigkeitsnachweise

### Knoten 1: Staatsstraße 2255 – Rettistraße – Rügländer Str.

- ▼ Auch im Planfall 9 wird mit dem aktuellen Signalprogramm die **QSV C** in der maßgebenden Nachmittagsspitze eingehalten. Die maximale mittlere Wartezeit auf der Rettistraße beträgt 40 Sekunden.

### Knoten 2: Bayreuther Straße - Rettistraße

- ▼ Der Knoten Bayreuther Straße – Rettistraße wird auch im Planfall 9 mit der **QSV A** bewertet.

### Knoten: St 2255 – Anbindung Weinberg-Plateau – Klinikum

- ▼ Für den neuen Knoten ist die Einrichtung von Lichtsignalanlagen/eines Kreisverkehrs zu prüfen.

## Agenda

Untersuchungsablauf

Methodik der Verkehrstechnischen Bewertung

Vorstellung der Ergebnisse aus den Untersuchungen im  
Netzzusammenhang (Planfälle)

▼ Zusammenfassung

---

## Zusammenfassung I

- ✔ Aktuell kann der Verkehr am Weinbergknoten leistungsfähig abgewickelt werden. Durch die Einmündung Alte Rügländer Straße kommt es in den Verkehrsspitzen zu Rückstaus durch die unübersichtliche Verkehrsführung.
- ✔ In allen untersuchten Planfällen können die Verkehre an den Knoten leistungsfähig abgewickelt werden. Für die Planfälle mit Anbindungen an die St2255 oder die B13 ist an den neu geschaffenen Knoten die Einrichtung von Lichtsignalanlagen / Kreisverkehren zu prüfen.
- ✔ Durch die Sperrung oder die Einrichtung der Alten Rügländer Straße als Einbahnstraße kann eine Verlagerung der Verkehre erreicht werden und die Verkehrssituation am Weinbergknoten entschärft werden. Der Weinbergknoten bleibt leistungsfähig (Planfälle 2 oder 3). Der Knoten Bayreuther Straße – Rettistraße bleibt in beiden Fällen ebenfalls leistungsfähig.
- ✔ Ein Kreisverkehr für den Kfz-Verkehr bietet die minimalen Wartezeiten am Knoten. Durch den Entfall der Signalisierung würde sich die Verkehrssicherheit am Weinbergknoten verschlechtern, dies ist insbesondere im Hinblick auf die Bedeutung des Knoten als Schulweg bedeutsam. Ein Kreisverkehr (ggf. auch mit Einbeziehung der alten Rügländer Straße) bietet zudem keine Verbesserung in der Verkehrsqualität gegenüber dem Zustand mit Signalisierung (heutige Situation).

---

## Zusammenfassung II

- ▼ Sofern eine Siedlungsentwicklung westlich der St 2255 geplant ist, kann durch den Bau einer Verlängerung der Bayreuther Straße über die St 2255 hinaus bis zur B 13 die Anbindung dieser Flächen an das Straßennetz erreicht werden. Durch die Anbindung des Schulzentrums an diese Verlängerung können zusätzliche Verkehre von der Berliner Straße verlagert werden. Dies führt zu deutlichen Entlastungen im Bereich des Weinbergknotens (Planfall 8).
- ▼ Bei Realisierung der Wohngebietes Weinberg-Plateau II wird die Anbindung an die St 2255 am bestehenden Knoten Klinikum/Technologiepark empfohlen (Planfall 9).
- ▼ Eine direkte Anbindung des geplanten Baugebietes an die St 2255 führt zu keiner Veränderung der Verkehrssituation in den Wohngebieten am Weinberg. Außerdem ist die Erschließung eines Wohngebietes von einer Staatstraße mit der Bayerischen Straßenbauverwaltung abzustimmen.

## Übersicht Ergebnisse Leistungsfähigkeit Weinbergknoten

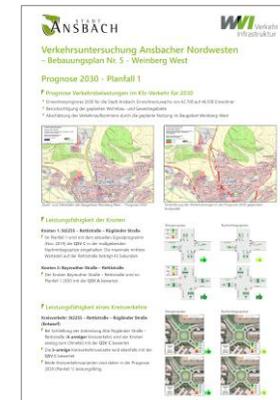
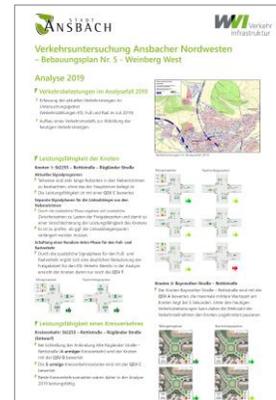
| Planfall              | Konzeption/<br>Schaltung                      | Gesamt-<br>bewertung<br>(QSV) |
|-----------------------|---|-------------------------------|
| Analysefall           | heutige Situation                             | C                             |
|                       | Rundum-Grün-Phase für den Fuß- und Radverkehr | F                             |
|                       | Verlängerung Freigabezeit Nebenströme         | C                             |
|                       | 4-armiger Kreisverkehr                        | B                             |
|                       | 5-armiger Kreisverkehr                        | C                             |
| Planfall 0 (Ohnefall) | heutige Situation                             | C                             |
|                       | 4-armiger Kreisverkehr                        | C                             |
|                       | 5-armiger Kreisverkehr                        | C                             |
| Planfall 1 (Mifall)   | heutige Situation                             | C                             |
|                       | 4-armiger Kreisverkehr                        | C                             |
|                       | 5-armiger Kreisverkehr                        | C                             |
| Planfall 2            | heutige Situation                             | C                             |
| Planfall 3            | heutige Situation                             | C                             |
| Planfall 4            | heutige Situation                             | C                             |
| Planfall 5            | heutige Situation                             | C                             |
| Planfall 6            | heutige Situation                             | C                             |
| Planfall 7            | heutige Situation                             | C                             |
| Planfall 8            | heutige Situation                             | C                             |
| Planfall 9            | heutige Situation                             | C                             |

|   |       |
|---|-------|
|    | QSV A |
|    | QSV B |
|    | QSV C |
|    | QSV D |
|   | QSV E |
|  | QSV F |

# Informationen an den Stellwänden

## Verkehrsmodellrechnungen – Ergebnisse Streckenbelastungen Ansbach-Nord

- Ergebnisse der Planfälle
- Entlastungen und Belastungen
- Erläuterungen



## Leistungsfähigkeitsbetrachtungen am Weinberg-Knoten

- Heutiges Signalisierungsprogramm
- Varianten Kreisverkehr
- Ergebnisse der Planfälle



➤ Die Plakate werden im Nachgang zu dieser Veranstaltung wieder im Rathaus einsehbar sein

➤ Die Handzettel zeigen die Festlegungen für die Planfälle

Vielen Dank!

Für Fragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung!