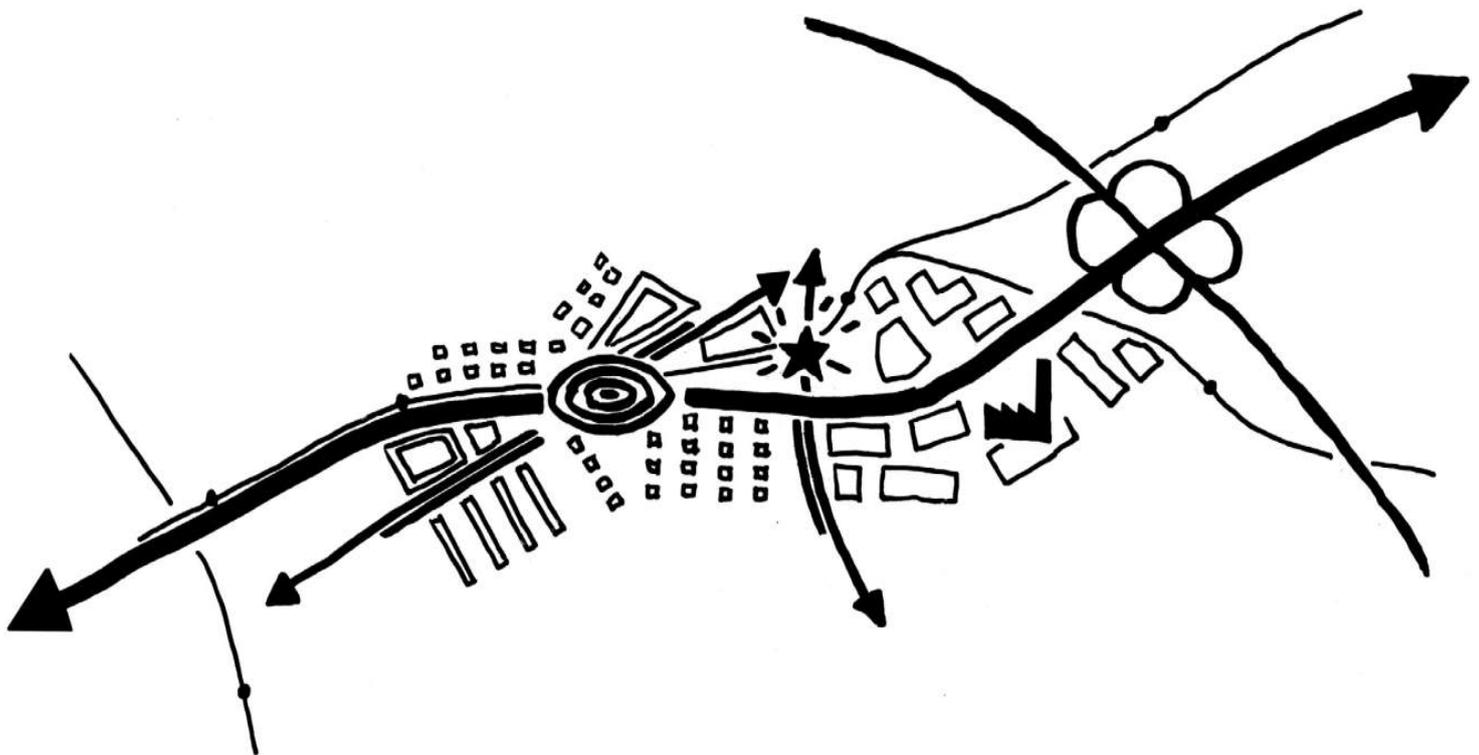


ZWEITES
VERKEHRSFORUM
ZUR UMGESTALTUNG
DER B 38

2

8. NOVEMBER 2016, 17:00 – 19:30 UHR
STADTENTWÄSSERUNG MANNHEIM



INHALT

- 1) Tagesordnung
- 2) Protokoll
- 3) Teilnehmerliste

Anlagen

- a) Präsentation Stadt Mannheim, Stadtplanung, Projektgruppe Konversion
- b) Präsentation orange edge, ARGUS, Koehler & Leutwein,
Fritz Beratende Ingenieure
- c) Präsentation berchtoldkrass space&options

1) TAGESORDNUNG

- TOP 1) Begrüßung, Einführung & Vorstellung Fachplaner**
- TOP 2) Beantwortung der Fragestellungen aus zurückliegenden Veranstaltungen**
- Darlegung der durch die Fachmärkte verursachten Verkehrsfrequenzen
 - Erschließungskonzept Columbus Quartier
 - Vertiefende Prüfung Anschluss Spreewaldallee über LSA
 - Vertiefende Prüfung Einrichtung eines Kreisverkehrs
 - Sachstand Regierungspräsidium Karlsruhe
- TOP 3) Erste Konzeptvorstellungen zur Modifikation der Abschnitte C und A**
- Vorstellung erster Konzepte zur Umgestaltung Teilabschnitte C und A
 - Vorstellung des Büros berchtoldkrass space&options:
 - „Machbarkeitsstudie zur städtebaulichen Neuordnung des Gewerbegebiets Heppenheimer Straße und Umgebung Käfertal an der B 38“ (Abschnitt A)
 - Darstellung erster Ergebnisse aus der Bestandsanalyse im Betrachtungsraum
 - Wiederherstellung historischer Straßenverbindungen
- TOP 4) Diskussion**
- TOP 5) Weitere Vorgehensweise / Termine**
- TOP 6) Conclusio & Verabschiedung**

2) PROTOKOLL

STADT MANNHEIM

Dienststelle

61 – Stadtplanung, Projektgruppe Konversion

Datum

18.11.2016

Sachbearbeiter(in)

Hr. Hübner, Hr. Weisener

Telefon

0621 293 5607 / -5603

Geschäftszeichen

CH, JW

Besprechungsniederschrift

1 Besprechungsgegenstand

2. Verkehrsforum zur Umgestaltung der B 38

2 Datum, Uhrzeit, Ort der Besprechung

08.11.2016, 17.00 -19.00 Uhr, EBS Mannheim, Käfertaler Str. 265

3 Teilnehmer (Sitzungsleitung ist unterstrichen)

Die Teilnehmerliste ist als Anlage 3 beigefügt.

4 Verteiler

Das Protokoll wird an alle eingeladenen und teilnehmenden Personen versendet.

5 Ergebnis

Begrüßung und Einführung

Herr Ammer begrüßt die Teilnehmenden und bittet die anwesenden Fachplaner sich vorzustellen.

Hauptthemen des Abends sind die durch eine Umgestaltung der B 38 sowie geplanter Nutzungen im Columbus Quartier ermittelten Auswirkungen auf die Spreewaldallee und die Magdeburger Straße sowie die Frage, wie die Trennwirkung der B 38 reduziert und eine neue Stadteingangssituation geschaffen werden kann. Das Thema „Brücken“ wird im 3. Verkehrsforum im kommenden Jahr behandelt.

Beantwortung der Fragestellungen aus zurückliegenden Veranstaltungen

Das Büro Köhler & Leutwein stellt anhand einer Präsentation (siehe Anlage 1) durch Herrn Wammetsberger die Ergebnisse ihrer Leistungsfähigkeitsberechnung vor. Es hat ermittelt,

2) PROTOKOLL

dass die Verkehre der geplanten Fachmärkte im Columbus Quartier nur eine sehr geringe Auswirkung auf die Magdeburger Straße haben werden. Diese liegen mit 1% und 2% im täglichen Schwankungsbereich. Die zusätzlichen Verkehre durch diese Nutzungen werden hauptsächlich über die Fürther und die Gorbheimer Straße auf die B 38 geführt und dort abgewickelt.

Herr Weiß (ML) erkundigt sich nach den Auswirkungen auf die K9751 (Verlängerung Birkenauer Straße) in Richtung Viernheim/ Weinheim. Auch hier wird mit eher geringen Auswirkungen gerechnet. Der Nachweis wird in der nächsten Veranstaltung nachgereicht. Auf Rückfragen des Vorsitzenden sind bzgl. der Verkehrsentwicklungen aufgrund der Fachmärkte keine weiteren Fragen offen, die vorgestellten Belastungen sind nachvollziehbar.

Anschließend trägt das Büro ARGUS seine Ergebnisse vor (siehe Anlage 2). Das Büro hat die aus dem vergangenen Verkehrsforum als zu prüfenden Varianten Kreisverkehr und LSA zwecks Anbindung der Spreewaldallee ausgearbeitet und eine Leistungsfähigkeitsberechnung sowie eine Simulation für die beiden Arten der Knotenpunkte und deren Verflechtungsbereiche durchgeführt. Die beiden Varianten sowie die Nullvariante (Bestand) werden anhand von bestimmten Kriterien bewertet. In der Variante Lichtsignalanlage (LSA) kann die Spreewaldallee leistungsfähig an die B 38 angebunden werden. In der Variante Kreisverkehr ist ein 3-streifiger Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 120 bis 150 m nötig um die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. Zusätzlich muss eine LSA an den Einmündungen der untergeordneten Verkehrsstrassen installiert werden.

Aufgrund der enormen Flächeninanspruchnahme (öffentliche und private Flächen, inkl. Waldflächen sowohl auf der B 38 sowie entlang der Spreewaldallee) sowie der zu erwartenden deutlich höherer Kosten (neben der Erstellung des Bauwerks würde auch eine Übernahme der Baulast für diesen Abschnitt der B 38 notwendig samt Unterhaltskosten in der Folgezeit – dies ist derzeit nicht das Ziel der Stadt) raten die Fachplaner von dieser Variante ab.

2) PROTOKOLL

Die Nullvariante erhält nach den Bewertungskriterien die besten Werte, insbesondere die Kriterien Zufahrt zur Magdeburger Straße und Kosten werden hier besser bewertet. Das Plenum erbittet nach Hinweisen von Herrn Stadtrat Weiß und Herrn Stadtrat Eisenhauer bis zur nächsten Sitzung eine vergleichbare Kostenschätzung. Diese wird von der Fachverwaltung und dem beauftragten Gutachterbüro orange edge zugesagt.

Die Teilnehmenden des Verkehrsforums werden gebeten, die vorgeschlagenen Bewertungskriterien (siehe Anlage 1) zu prüfen und ggf. um weitere Kriterien bis zum 05.12.2016 zu ergänzen. Diese werden an die Gutachter weitergeleitet und auf ihrer Aussagefähigkeit geprüft. Bei sachdienlicher und vergleichbarer Aussagekraft werden diese ergänzend in die Matrix aufgenommen.

Die Vertreter des RP Karlsruhe sehen den Kreisverkehr kritisch. Eine Realisierung wäre in jedem Fall nur mit einem Baulastwechsel der betroffenen Verkehrsflächen vorstellbar. Die LSA wäre unkritischer, Das RP erbittet aber vor einer abschließenden Bewertung um die aktuellen Unterlagen der Gutachterbüros. Wesentlich für das RP Karlsruhe ist die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Autobahn.

Auf Nachfrage von Frau Backhaus-Schlegel vom FB Tiefbau bestätigt das Büro ARGUS, dass die Leistungsfähigkeit der Varianten Kreisverkehr und Lichtsignalanlage durch eine zusätzliche Fußgängerfreigabe stark eingeschränkt wird (zusätzliche Phase, lange Räumwege). Gleichzeitig ergeben sich Sicherheitsbedenken. Da davon auszugehen ist, dass sich das Geschwindigkeitsniveau bei den Verkehren aus Richtung Autobahnkreuz Viernheim, aufgrund des fehlenden städtischen Charakters der Strecke, noch nicht auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit angeglichen hat.

Das Büro Fritz Ingenieure stellt die Untersuchung zu den Lärmauswirkungen der beiden Varianten in der Magdeburger Straße vor. Dabei wurden in diesem Schritt die Lärmemissionen, bezogen auf einzelne Straßenabschnitte, ermittelt. Die tatsächlich auf die

2) PROTOKOLL

Bewohner einwirkenden Immissionen müssen in einem dreidimensionalen Stadtmodell ermittelt werden. In der Variante LSA werden im Vergleich zum Nullfall (Bestand) leicht geringere Emissionen entlang der Magdeburger Straße ermittelt. Bei der Variante Kreisverkehr werden gegenüber der Variante Lichtsignalanlage leicht geringere Emissionen ermittelt. Hinsichtlich der Geräuscheinwirkungen von allen Straßen werden die Unterschiede aber kaum wahrnehmbar sein, da die Grundbelastung durch die BAB 6 und die B 38 schon sehr hoch ist und auch durch die Maßnahmen kaum geändert wird. Darüber hinaus ist an dieser Stelle herausgearbeitet worden, dass die Lösung für eine Reduzierung der Verlärmung für die Anwohner Vogelstang nicht die Anbindung der Spreewaldalle ist, sondern mit Hilfe anderer Maßnahmen erreicht werden kann.

Herr Pinz vom BBR Käfertal erkundigt sich nach den Luftbelastungen durch Schadstoffe sowie Schleichverkehre und fragt, ob hieraus wertende Aussagen zur besseren Einschätzung der Varianten gegeben werden können. Das Büro Köhler & Leutwein führt dazu aus, dass sich die unterschiedlichen Varianten in beiden Punkten kaum unterscheiden, da sich positive und negative Effekte in etwa ausgleichen. So sind die Schadstoffausstöße bei höheren Geschwindigkeiten (Nullvariante) z.B. höher als bei der Variante LSA, dafür gibt es hier höhere Ausstöße durch das notwendige Anfahren. Abgesehen von verkehrlichen Belangen sollte insbesondere der verbesserten städtebaulichen Situation eine höhere Bedeutung eingeräumt werden. Auf Nachfrage von Herrn Ammer bestätigt Herr Pinz, das aufgrund der ersten eindeutigen Einschätzung des Gutachterbüros, keine vertiefenden Untersuchungen beauftragt werden müssen.

Das Büro Orange Edge sagt zu, die Varianten für den Umbau des Knotenpunkts B 38/ Magdeburger Straße und sämtliche Eingriffe in den heutigen Straßenraum bis zum nächsten Verkehrsforum im Mai hinsichtlich Kosten und Nutzen zu vergleichen.

Der Bürgerverein Mannheim-Vogelstang regt an, bei den Lärmberechnungen auch den Nachtlärm (insbesondere durch den Schwerlastverkehr) zu berücksichtigen. Die Fachverwaltung und Herr Wammetsberger vom Büro Köhler und Leutwein bestätigen die

2) PROTOKOLL

Evidenz dieser Zahlen, und dass diese derzeit ermittelt werden. Sie werden spätestens bis zum nächsten Verkehrsforum vorliegen.

Erste Konzeptvorstellungen zur Modifikation der Abschnitte C und A

Das Büro Berchtoldkrass stellt erste Ergebnisse der Analyse in einer Präsentation vor (siehe Anlage 2 die schwerpunktmäßig im Abschnitt A zwischen „Auf dem Sand“ und Waldstraße durchgeführt wurde. Schwerpunkte bei der Erarbeitung einer städtebaulichen Machbarkeitsstudie sind die Themen langfristige Quartiersentwicklung, Stadteingang, Ingenieursmeile, Umgang mit dem Bestand. Das Büro ermittelte Flächenpotenziale für Umstrukturierungen im Bereich der B 38. Von Vorteil ist dabei, dass viele Flächen innerhalb des Untersuchungsbereichs in städtischem Besitz sind. Wichtige Aspekte der Machbarkeitsstudie sind die künftige Breite der B 38, die Frage, ob weiterhin Nebenerschließungen nötig sind (z. T. bis zu 10 parallele Fahrspuren), wie hoch und dicht und mit welcher Nutzungsausrichtung gebaut werden soll, wie die Situation für Radfahrer und Fußgänger verbessert werden kann, wie die Barrierewirkung der B 38 verringert werden und wie ein künftiger Mobilitätsknotenpunkt („Hub“) an der Mannheimer Straße aussehen kann. Der OEG-Halle, die verkauft werden soll, kommt in der Studie eine Schlüsselfunktion zu. Eine attraktive Nutzung kann hier zu einer deutlichen Aufwertung führen. Ein wichtiger Rat der Planer ist es, auf den Verkauf von Schlüsselgrundstücken für die künftige Entwicklung vorerst zu verzichten. Als Ergebnis der Studie ist nicht nur ein städtebaulicher Entwurf, sondern auch eine Umsetzungsstrategie angedacht.

Die Teilnehmenden sind sich einig, dass der Untersuchungsbereich verstärkt im Fokus des Interesses stehen wird. Es liegt im städtebaulichen Spannungsfeld zwischen Franklin, Gewerbeflächen, dem Zentrum Käfertal, der Arrondierung Käfertal Süd und dem Grünzug Nord-Ost/ BUGA, die eine langfristige Umstrukturierung bzw. Aufwertung fast zwangsläufig erscheinen lässt. Langfristig werden hier starke Impulse für die Stadtentwicklung gesetzt werden.

2) PROTOKOLL

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung regt an, vor Mai einen Termin im kleinen Kreis (Werkstatt) durchzuführen und sich in großer Runde mit Herrn BM Quast wieder am 11.05.2017 zu treffen. Falls vorher Ergebnisse vorliegen sollten, kann der kleine Kreis auch erweitert werden. Angestrebt wird ein Grundsatzbeschluss möglichst noch vor der Sommerpause 2017.

Anlagen

- a) Präsentation Stadt Mannheim, Stadtplanung, Projektgruppe Konversion
- b) Präsentation orange edge, ARGUS, Koehler & Leutwein, Fritz Beratende Ingenieure
- c) Präsentation berchtoldkrass space&options

3) TEILNEHMERLISTE

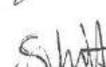
Sitzungsleitung: Herr Klaus-Jürgen Ammer

	Name (Sitzungsleiter bitte unterstreichen)	Dienststelle
Handwritten		
la	Herrn Dieter Maierhöfer	Regierungspräsidium Karlsruhe
Linke	Herrn Stefan Linke	Regierungspräsidium Karlsruhe
x	Frau Dr. Stafanie Bremer	orange edge
y	Herrn Rothfuchs	Argus Stadt- und Verkehrsplanung
Krass	Herrn Philipp Krass	Bercholdkrass space&options
	Frau Christa Backhaus-Schlegel	Fachbereich Tiefbau
	Herrn Oliver Sachs	Fachbereich Tiefbau
	Herrn Jens Weisener	Fachbereich Stadtplanung - Konversion
ent - schul- dagt	Frau Julia Dreißler	Fachbereich Stadtplanung - Konversion
Ar	Herrn Christian Hübner	Fachbereich Stadtplanung - Konversion
ent - schul- dagt	Frau Jennifer Weinert	Fachbereich Stadtplanung - Konversion
	Herrn Prof. Dr. Achim Weizel <i>Roland Weizel</i>	Freie Wähler ML
	Herrn Dirk Grunert	GRÜNE
	Herrn Gunter U. Heinrich	Gemeinnütziger Bürgerverein Mannheim-Vogelstang 1966 e.V.
ent - schul- dagt	Herrn Jürgen Skarke	Regierungspräsidium Karlsruhe
ent - schul- dagt	Herrn Klaus Elliger	Fachbereich Stadtplanung
ent - schul- dagt	Frau Claire Konrad	Fachbereich Stadtplanung - Konversion
x	Herrn Achim Judt	MWSP
x	Herrn Klaus Dietrich	FRITZ Beratende Ingenieure
r. Frajer	Herrn Tobias von Frajer	Argus Stadt- und Verkehrsplanung

3) TEILNEHMERLISTE

x		Herrn Stefan Wammetsberger	Koehler & Leutwein
		Herrn Volker Böhn	Fachbereich Stadtplanung
		Herrn Berndt Götz	Fachbereich Bauverwaltung
		Herrn Klaus-Jürgen Ammer	Fachbereich Stadtplanung - Konversion
		Frau Ulrike Kleemann	Fachbereich Stadtplanung
		Herrn Hans Heitz	Fachbereich Bauverwaltung
		Herrn Carsten Südmersen	CDU
		Herrn Ralf Eisenhauer	SPD
		Herrn Konrad Schlichter	CDU
		Herrn Christopher Probst	Freie Wähler ML
		Herrn Wolfgang Raufelder	GRÜNE
		Herrn Dr. Boris Weirauch	SPD
		Herrn Chris Rihm	CDU
		Herrn Matthias Pitz	GRÜNE
		Herrn Volker P. Kögel	CDU
		Herrn Uwe Sievers	SPD
		Frau Dr. Melanie Seidenglanz	SPD
		Herrn Dr. Konrad Hummel	MWSP
		Herrn Bürgermeister Lothar Quast	Dezernat IV
		Frau Regina Reich	Dezernat IV
		Herrn Andreas Stehle	Fachbereich Bauverwaltung
		Herrn Philipp Wetzel	orange edge

~~_____~~

 Lisa Brandstetter
 Dr. Lea Schmitt
 Hr. Ananda-Michael Berger
 Klaus Dietrich

~~_____~~

~~_____~~
 MWSP
 MWSP
 berchtoldkrass
 FRITZ Ingenieure

ANLAGE A)

Präsentation Stadt Mannheim, Stadtplanung

Projektgruppe Konversion

Diese Unterlagen stehen Ihnen unter dem folgenden Link digital zur Verfügung:

www.mannheim.de/protected-node?destination=node%2F89282&protected_page=89282

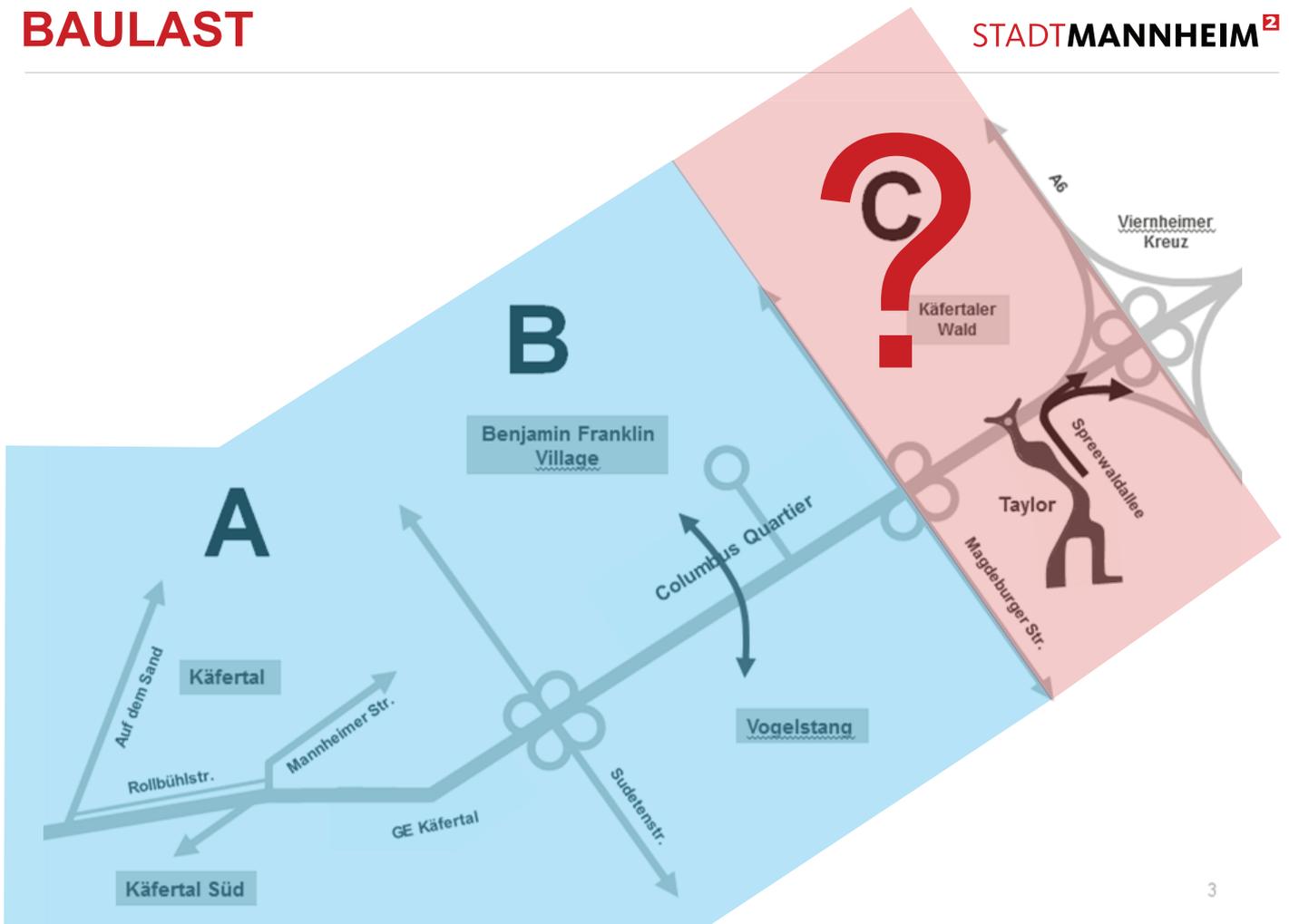
Passwort: Umgestaltung_B38

8. November 2016

**VERKEHRS-
FORUM
UMGESTALTUNG
B 38**



**TOP 2)
FRAGESTELLUNGEN AUS
ZURÜCKLIEGENDEN VERANSTALTUNGEN**

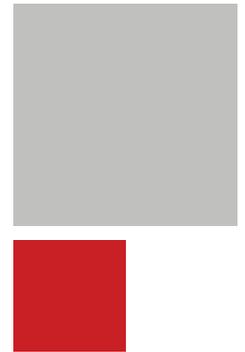


3

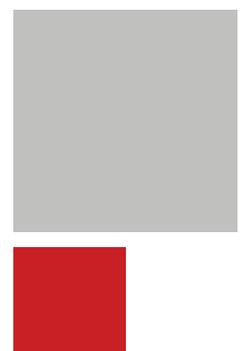
TOP 3) MODIFIKATION ABSCHNITTE C UND A



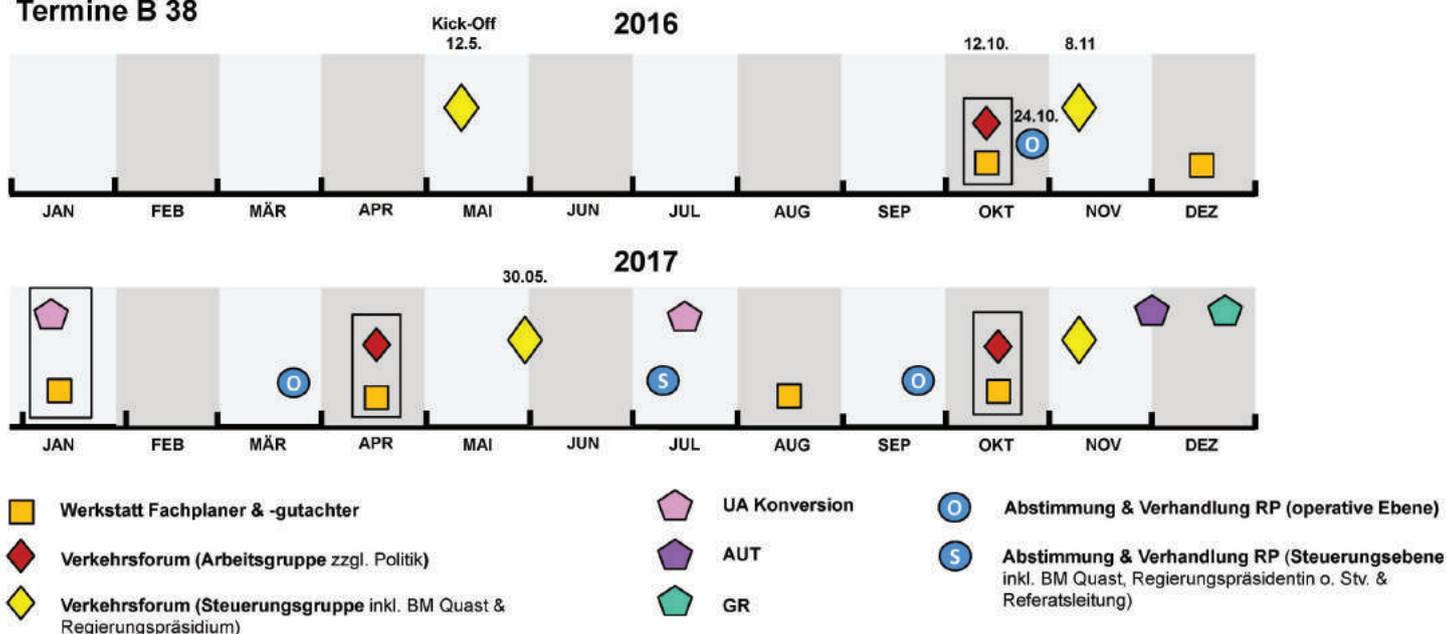
**TOP 4)
DISKUSSION**



**TOP 5)
WEITERES VORGEHEN/ TERMINE**



Termine B 38



Termin nächste Arbeitsgruppe

06.04.2017 17:00 – 19:30 Uhr

Termin nächste Steuerungsgruppe

11.05.2017 17:00 – 19:30 Uhr

ANLAGE B)

Präsentation orange edge, ARGUS, Koehler & Leutwein,
Fritz Beratende Ingenieure

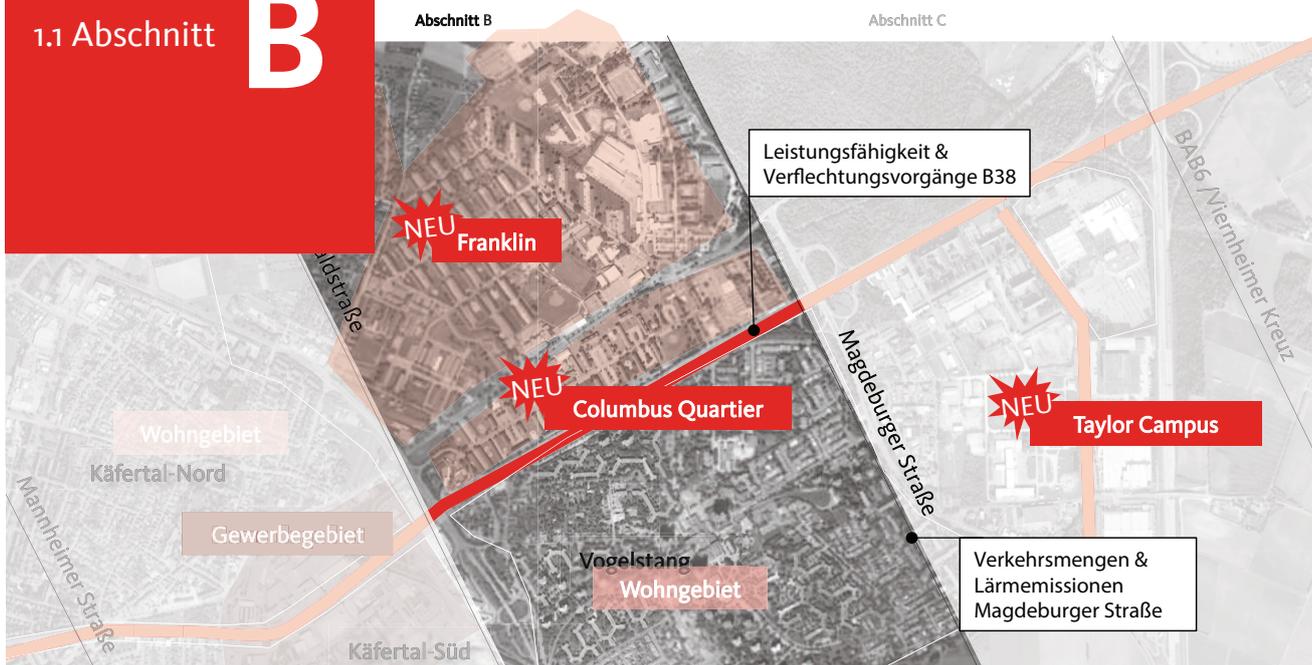
Diese Unterlagen stehen Ihnen unter dem folgenden Link digital zur Verfügung:

www.mannheim.de/protected-node?destination=node%2F89282&protected_page=89282

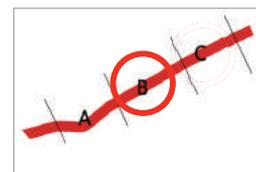
Passwort: Umgestaltung_B38

1.1 Abschnitt B

Auswirkungen der Entwicklungsflächen Franklin, Columbus Quartier und Taylor Campus



1.1 Abschnitt B Auswirkungen der Entwicklungsflächen Franklin, Columbus & Taylor ANALYSE-NULLFALL



VERKEHRSANALYSE

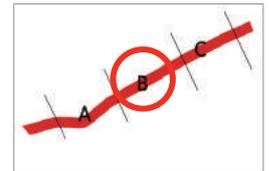
Belastungsplan
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Analyse-Nullfall

Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



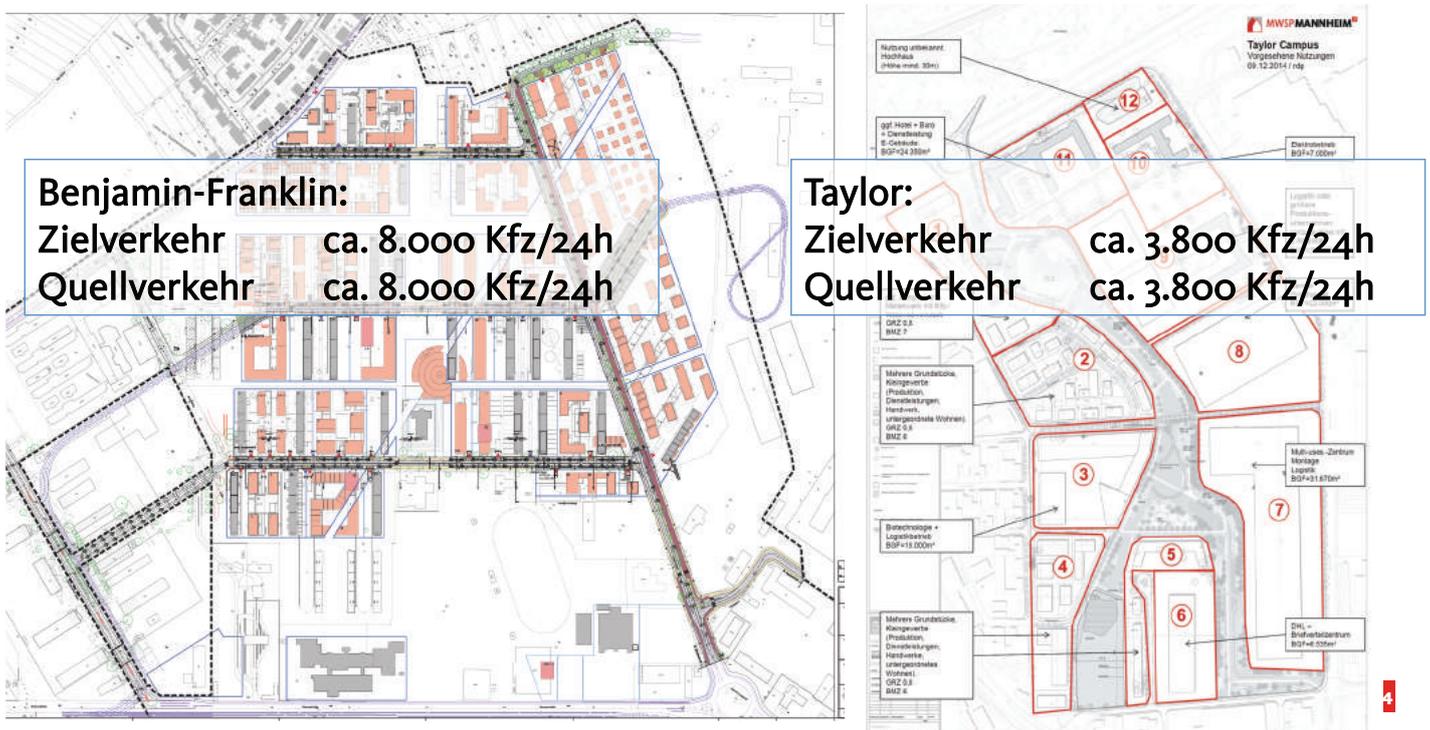
1.1 Abschnitt B Auswirkungen der Entwicklungsflächen Franklin, Columbus & Taylor
VERGLEICH 2013 ZU 2009



		Zählung 2009	Analyse 2013	Zu-/Abnahme	
				absolut	relativ
Magdeburger Straße	südlich Weimarer Straße	20800	18900	-1900	-9%
Chemnitzer Straße	nördlich Magdeburger Straße	7600	5400	-2200	-29%
	westlich Spreewaldallee	6700	5200	-1500	-22%
Spreewaldallee	nördlich Chemnitzer Straße	11600	9300	-2300	-20%
	Südlich Chemnitzer Straße	6500	4700	-1800	-28%
Straßenheimer Straße	östlich Spreewaldallee	3100	2200	-900	-29%

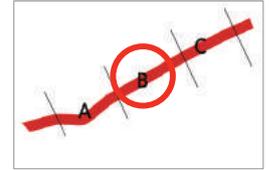
3

1.1 Abschnitt B Auswirkungen der Entwicklungsflächen Franklin, Columbus & Taylor
VERKEHRSPROGNOSE FRANKLIN + TAYLOR



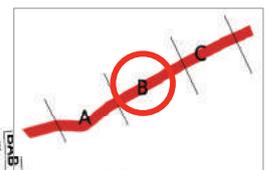
4

1.1 Abschnitt B Auswirkungen der Entwicklungsflächen Franklin, Columbus & Taylor
VERGLEICH 2013 ZU 2009



		Zählung 2009	Prognose 28.000 Kfz/h		
Magdeburger Straße	südlich Weimarer Straße	20800			
Chemnitzer Straße	nördlich Magdeburger Straße	7600	5400	-2200	-29%
	westlich Spreewaldallee	6700	5200	-1500	-22%
Spreewaldallee	nördlich Chemnitzer Straße	11600	9300	-2300	-20%
	Südlich Chemnitzer Straße	6500	4700	-1800	-28%
Straßenheimer Straße	östlich Spreewaldallee	3100	2200	-900	-29%

1.1 Abschnitt B Auswirkungen der Entwicklungsflächen Franklin, Columbus & Taylor
PROGNOSE NULLFALL



1.1 Abschnitt B Auswirkungen der Entwicklungsflächen Franklin, Columbus & Taylor

VERKEHRSERZEUGUNG FACHMÄRKTE DES COLUMBUS QUARTIERS

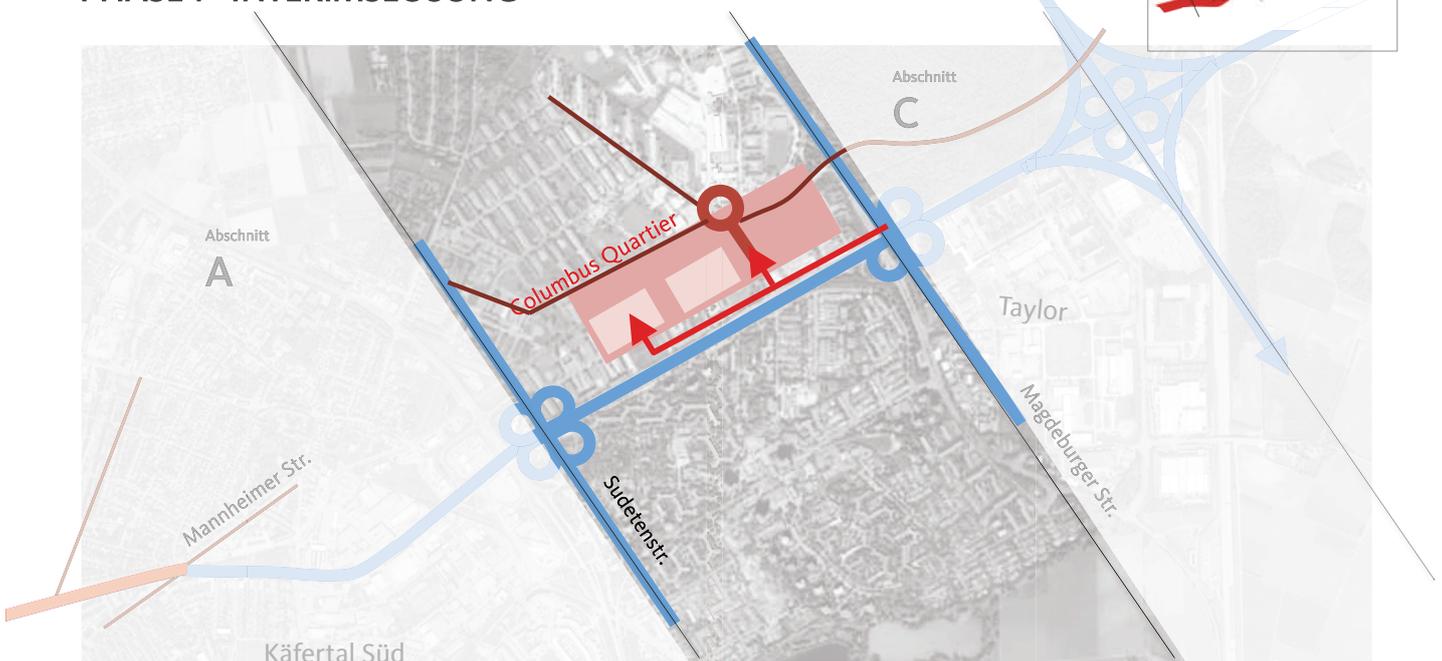


Verbundeffekt → im Regelfall höher
Mitnahmeeffekt → nicht berücksichtigt

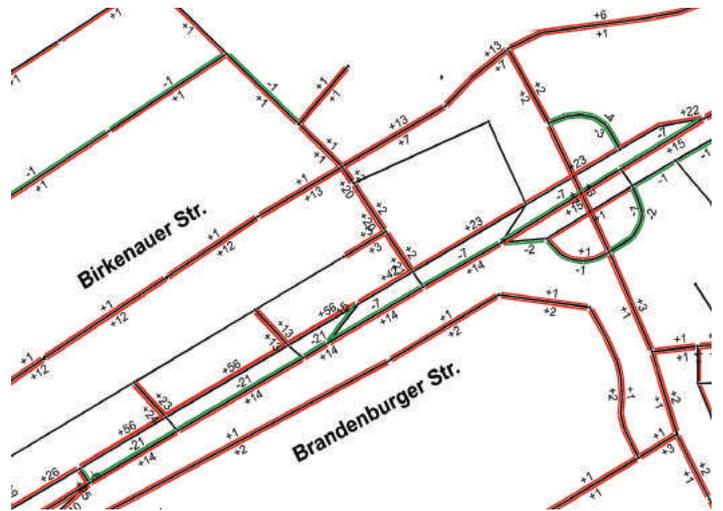
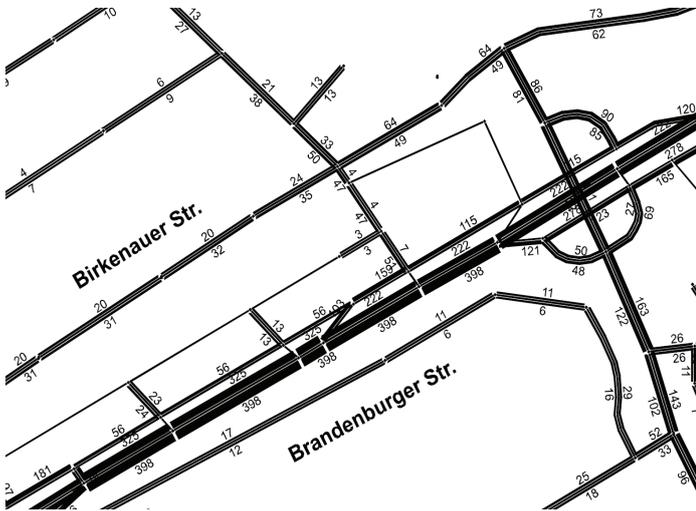
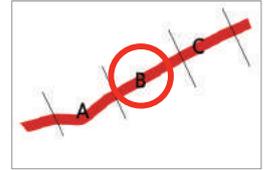
⇒ Oberer mittlerer Belastungsansatz

1.1 Abschnitt B Auswirkungen der Entwicklungsflächen Franklin, Columbus & Taylor

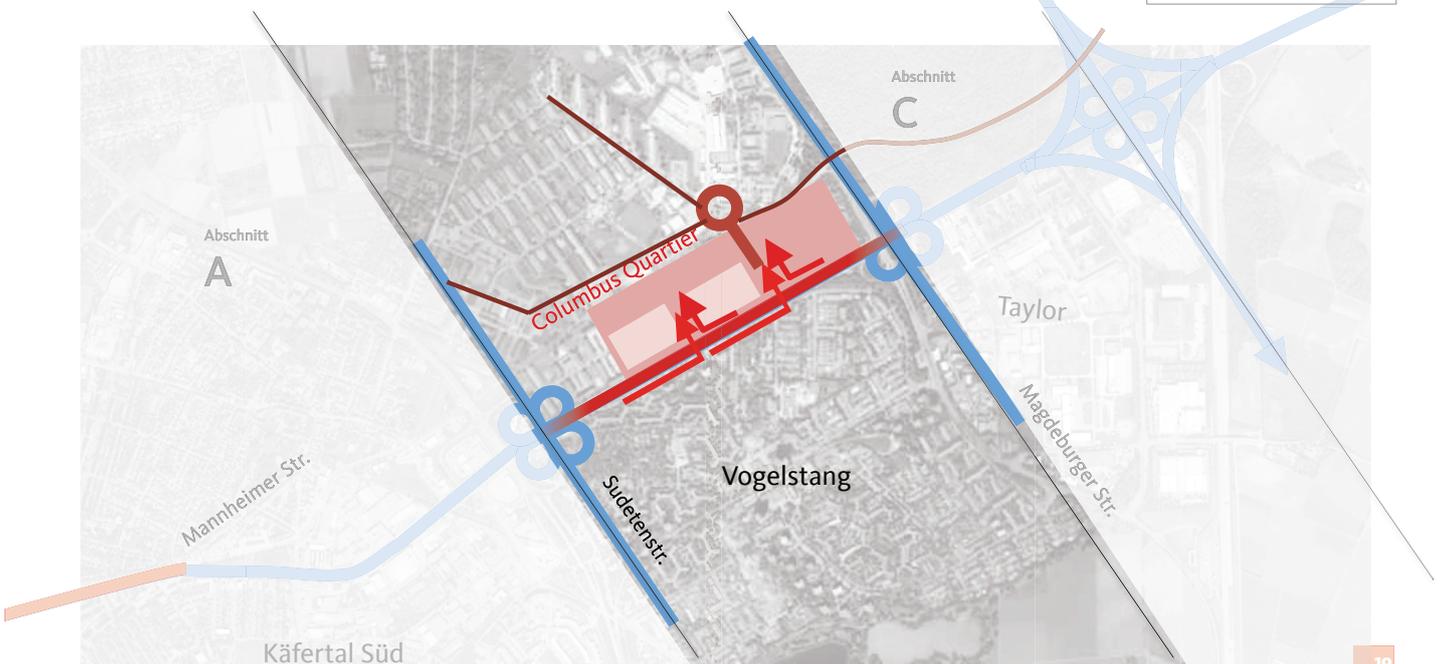
PHASE 1 - INTERIMSLÖSUNG



1.1 Abschnitt B Auswirkungen der Entwicklungsflächen Franklin, Columbus & Taylor
PHASE 1 - INTERIMSLÖSUNG



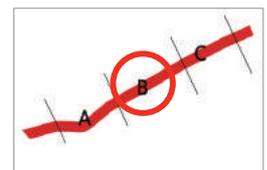
1.1 Abschnitt B Auswirkungen der Entwicklungsflächen Franklin, Columbus & Taylor
PHASE 2 – B38 Boulevard



1.1 Abschnitt B Auswirkungen der Entwicklungsflächen Franklin, Columbus & Taylor
PHASE 2 – B38 Boulevard



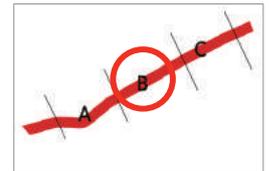
1.1 Abschnitt B Auswirkungen der Entwicklungsflächen Franklin, Columbus & Taylor
VERKEHRSELASTUNGEN MAGDEBURGER STRASSE



- **Die Fachmärkte im Columbus-Quartier haben nur sehr geringe Auswirkungen auf die Magdeburger Straße.**
- **Die Verkehrszunahmen liegen im täglichen Schwankungsbereich.**

Variante	Magdeburger Straße südl. B 38		Magdeburger Str. südl. Weimarer Str.	
	Kfz/24h	proz. Veränderung	Kfz/24h	proz. Veränderung
Prognose-Nullfall	28000	-	25400	-
Phase 1 - Interimslösung	28500	+2%	25600	+1%
Phase 2 - B 38 Boulevard	29000	+2%	25800	+1%

1.1 Abschnitt B Auswirkungen der Entwicklungsflächen Franklin, Columbus & Taylor
FACHLICHE EMPFEHLUNGEN



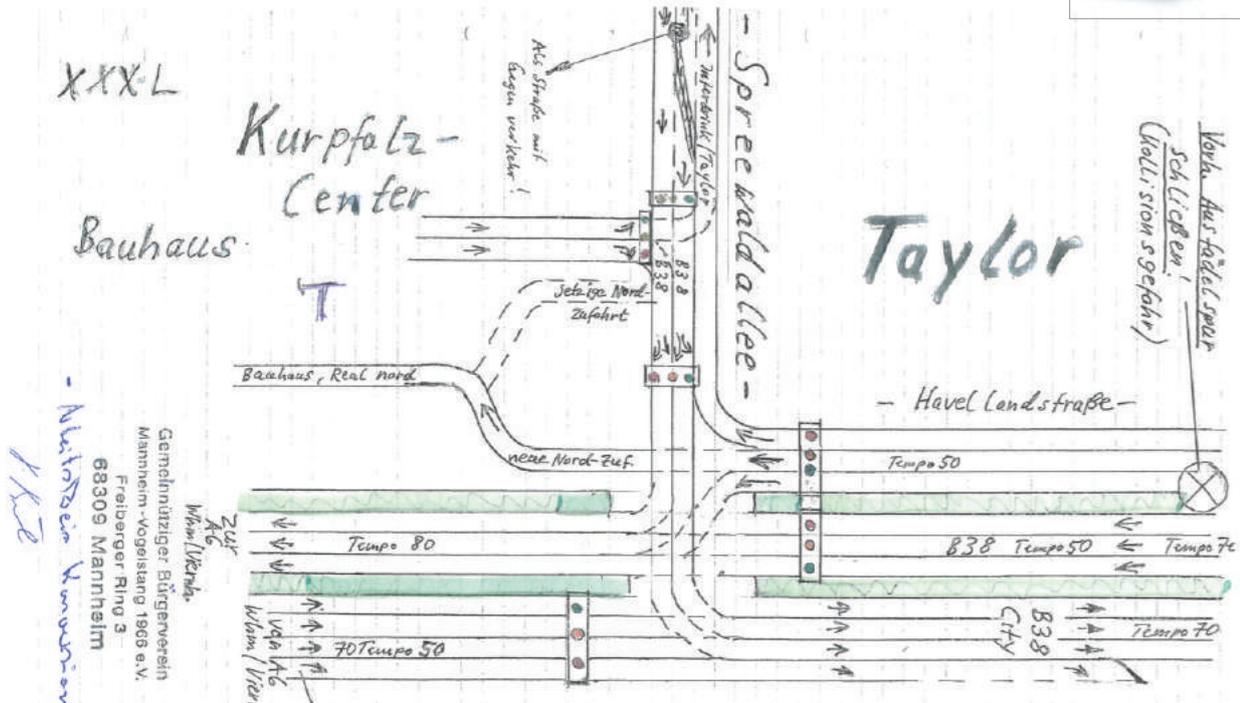
- Die Verkehrserzeugung Columbus-Quartier orientiert sich in erster Linie zur B38.
- Ohne besondere Leistungsfähigkeitsberechnungen ist davon auszugehen, dass der **zusätzliche Verkehr** in der Interimslösung **durch das Verkehrsnetz aufgenommen werden kann**.
- Ein **direkter Anschluss des Columbus-Quartiers** an die B 38 ist, ebenso wie die Durchbindung der Fürther Straße **ist möglich**.
- Die **Entwicklungen im Columbus-Quartier** führen zu **sehr geringen Auswirkungen** auf der Magdeburger Straße.

1.2 Abschnitt **C**

Vertiefende Prüfung Anschluss Spreewaldallee über eine LSA und einen Kreisverkehr

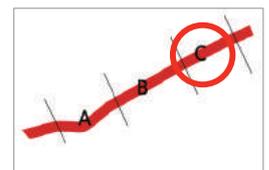


Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee
VORSKIZZE BÜRGERVEREIN



15

Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee
LICHTSIGNALANLAGE

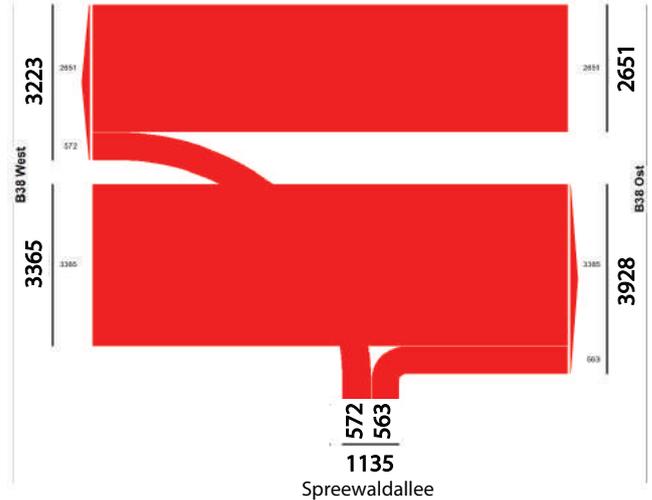
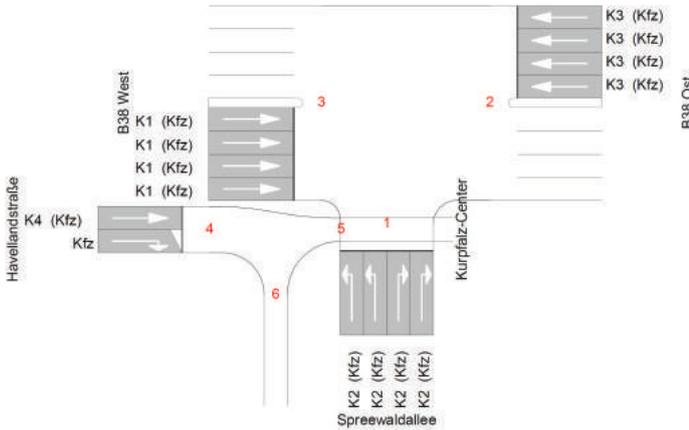
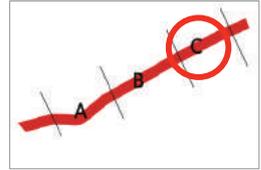


- Kann die Lichtsignalanlage die prognostizierten Verkehrsmengen leistungsgerecht abwickeln?
- Funktionieren die Fahrstreifenwechsellvorgänge in den Verflechtungsbereichen weiterhin?

16

Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

LICHTSIGNALANLAGE - HBS-Leistungsfähigkeitsbetrachtung

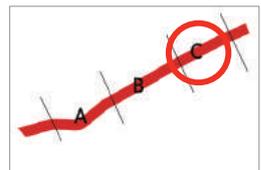


Lichtsignalanlage mit

- 4 Fahrstreifen pro Richtung auf der B38
- 2 Linksabbiege- und 2 Rechtsabbiegefahrstreifen in der Spreewaldallee
- Freier Rechtsabbieger von der Havellandstraße in die Spreewaldallee
- Ein signalisierter Fahrstreifen von der Havellandstraße in das Kurpfalz-Center

Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

LICHTSIGNALANLAGE - HBS-Leistungsfähigkeitsbetrachtung



Signalgruppe	An	Ab	TF	0	10	20	30	40	50	60	70	80	TU=90	SG
K1	→	32	88	55				33						0.70
K2	↔	5	25	19	6	25								0.66
K3	←	35	88	52				36						0.58
K4	→	31	88	56				32						0.56

Q _z [Pz/h]	N _{z,neu}	N _z [Pz/TU]	C	x	L _z [m]	N _z [Pz]	N _{z,neu} [Pz]	N _{z,neu} [Pz]	L _z [m]	Q _z	Bemerkung
949	-	11	433	0,661	42,597	1,284	7,803	12,527	77,116	C	
949	-	11	433	0,661	42,597	1,284	7,803	12,527	77,116	C	
938	-	11	430	0,656	42,354	1,251	7,671	12,355	76,502	C	
938	-	11	430	0,653	42,170	1,232	7,624	12,294	76,124	C	
940	-	29	1143	0,580	14,302	0,875	11,222	16,888	104,267	A	
940	-	29	1143	0,580	14,302	0,875	11,222	16,888	104,267	A	

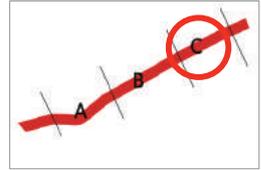
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90

Knotenpunktsummen	7833	12327
Gewichtete Mittelwerte		0,642 19,076
TU = 90 s T = 3600 s		

- Lichtsignalanlage ist leistungsfähig
- Rückstau auf der B38 nimmt einen großen Teil des Verflechtungsbereichs ein und muss im weiteren genauer betrachtet werden.

Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

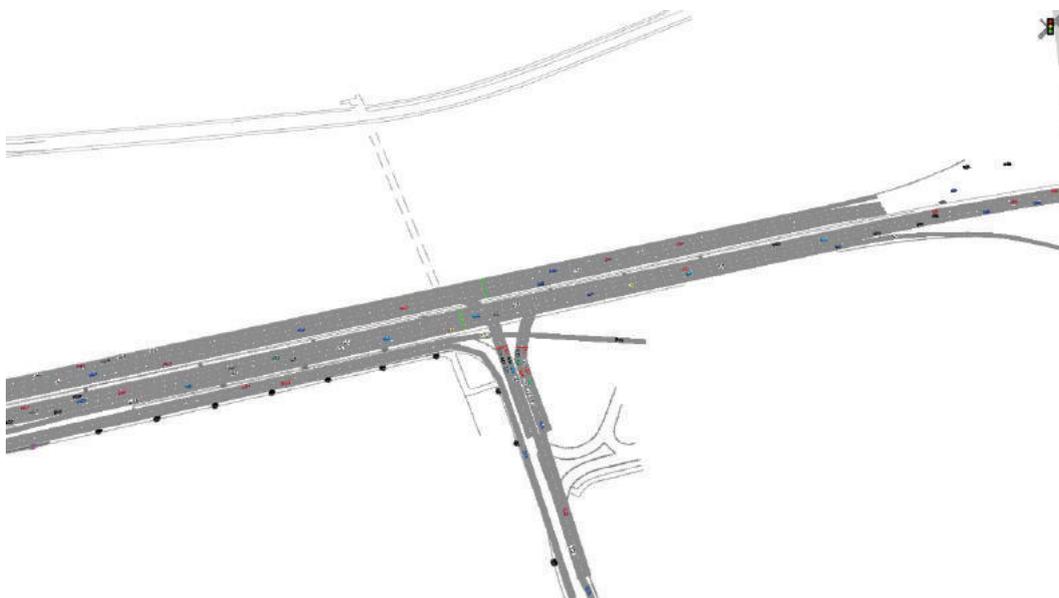
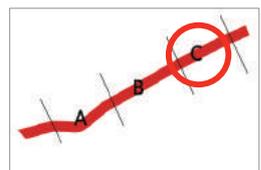
LICHTSIGNALANLAGE - Betrachtung Verflechtungsvorgänge



Anzahl Halte	1	2	3
Bestand ohne LSA	0	5	0
Bestand mit LSA	3	4	1

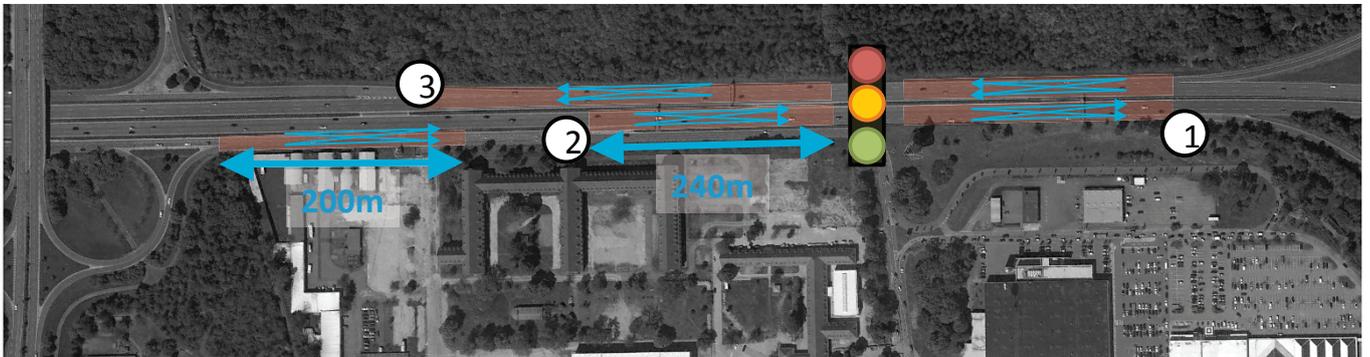
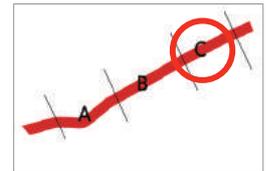
Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

LICHTSIGNALANLAGE - Betrachtung Verflechtungsvorgänge



Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

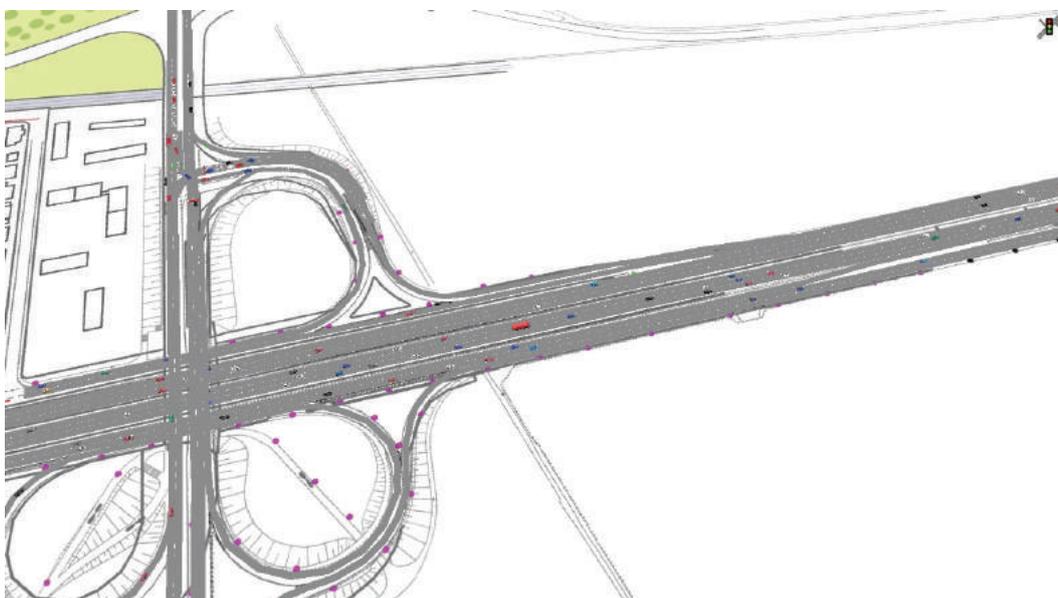
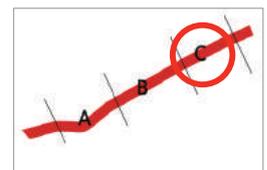
LICHTSIGNALANLAGE - Betrachtung Verflechtungsvorgänge



Anzahl Halte	1	2	3
Bestand ohne LSA	0	5	0
Bestand mit LSA	3	4	1
Verschobene Einfahrt	2	9	1

Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

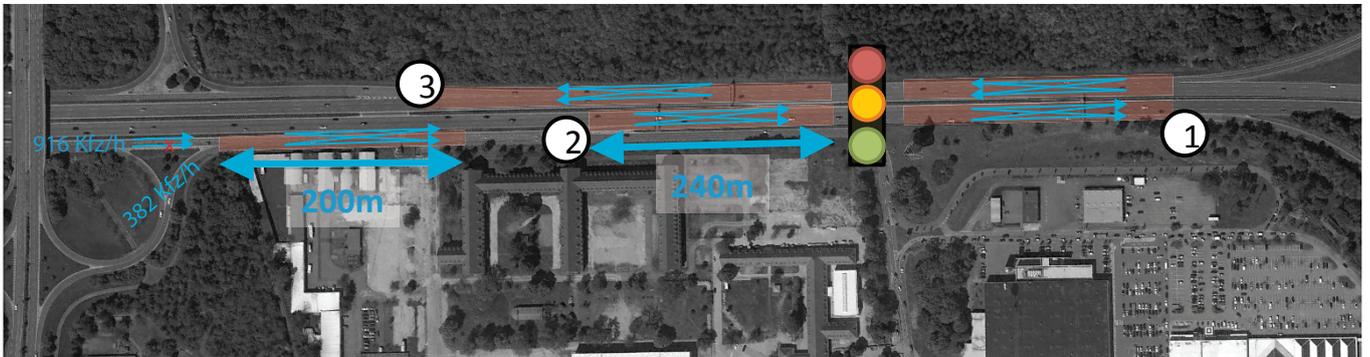
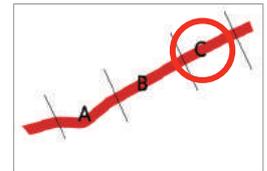
LICHTSIGNALANLAGE - Betrachtung Verflechtungsvorgänge



Verschobene Einfahrt Magdeburger Straße/ B38

Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

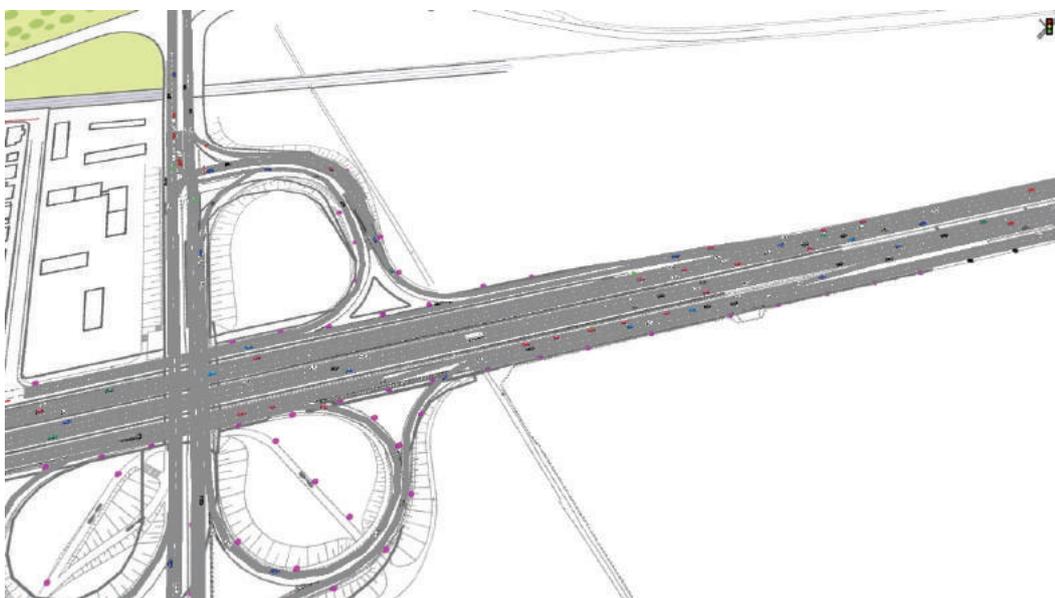
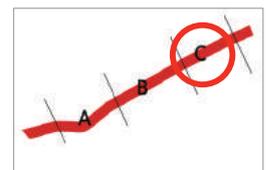
LICHTSIGNALANLAGE - Betrachtung Verflechtungsvorgänge



Anzahl Halte	1	2	3
Bestand ohne LSA	0	5	0
Bestand mit LSA	3	4	1
Versobene Einfahrt	2	9	1
Veränderte Zufahrt Magdeburger Straße/Havellandstraße	2	2	1

Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

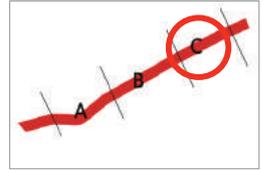
LICHTSIGNALANLAGE - Betrachtung Verflechtungsvorgänge



Veränderte Zufahrt Magdeburger Straße/Havellandstraße (Fahrstreifenreduktion)

Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

LICHTSIGNALANLAGE - Betrachtung Verflechtungsvorgänge

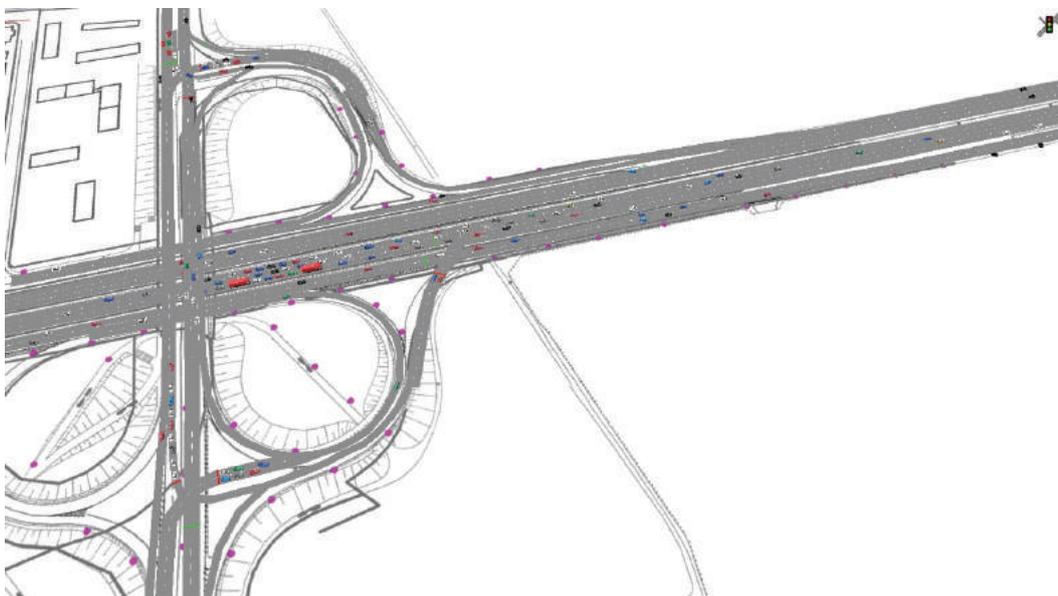
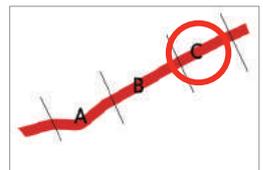


Anzahl Halte	1	2	3
Bestand ohne LSA	0	5	0
Bestand mit LSA	3	4	1
Verschobene Einfahrt	2	9	1
Veränderte Zufahrt Magdeburger Straße/Havellandstraße	2	2	1
LSA Magdeburger Straße/Havellandstraße	0	0	1

25

Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

LICHTSIGNALANLAGE - Betrachtung Verflechtungsvorgänge

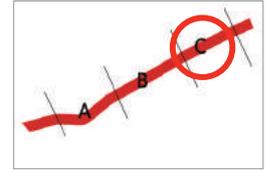


Lichtsignalanlagen Magdeburger Straße und Magdeburger Straße/ B38

26

Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

LICHTSIGNALANLAGE – Fachliche Empfehlungen



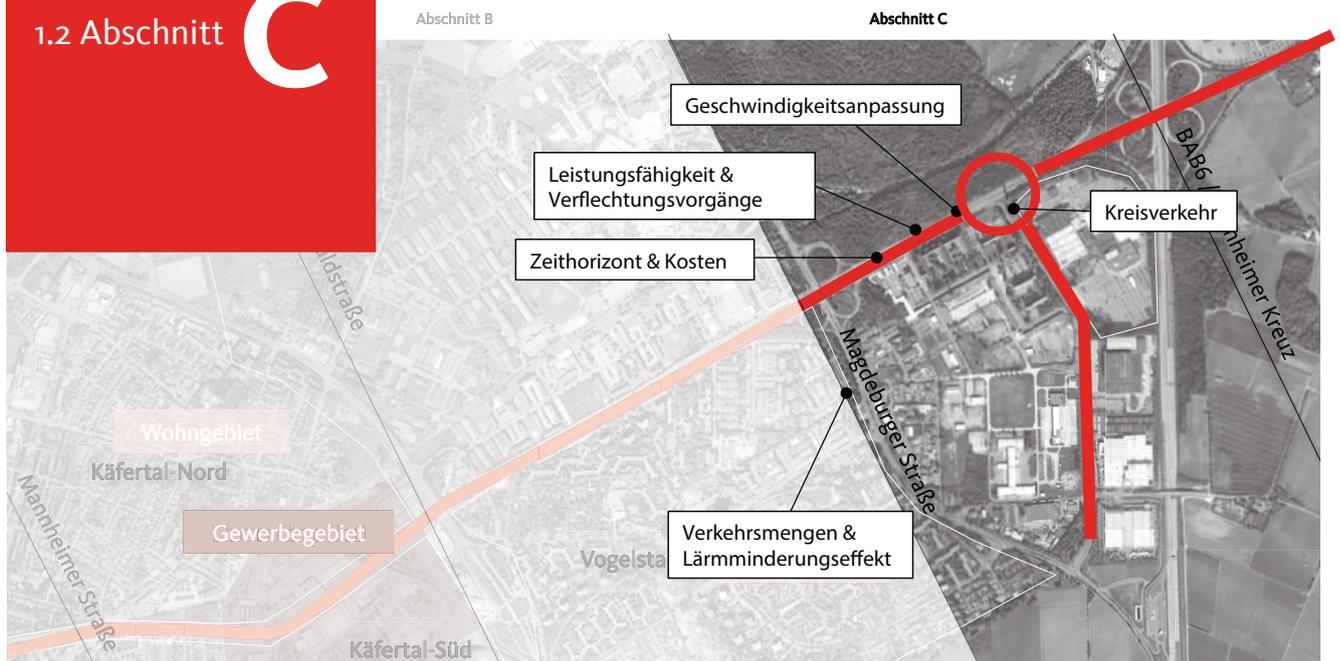
- Die Spreewaldallee kann durch eine **Lichtsignalanlage leistungsfähig** an die B38 **teilangebunden werden**.
- **Zusätzliche Maßnahmen** in den Verflechtungsbereichen **ermöglichen weitere Verkehrsflussoptimierungen**.
- Die **Spreewaldallee** muss im Einmündungsbereich auf **5 Fahrstreifen** **ausgebaut werden**.

27

1.2 Abschnitt

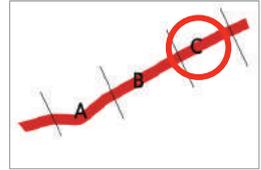
C

Vertiefende Prüfung Anschluss Spreewaldallee über eine LSA und einen Kreisverkehr



28

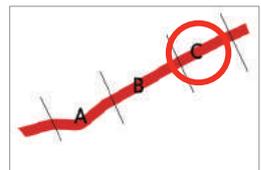
Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee
KREISVERKEHR



- Wie muss ein Kreisverkehr beschaffen sein das die prognostizierten Verkehrsmengen leistungsgerecht abwickelt werden können?
- Funktionieren die Fahrstreifenwechsellvorgänge in den Verflechtungsbereichen weiterhin?

29

Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee
KREISVERKEHR - Randbedingungen



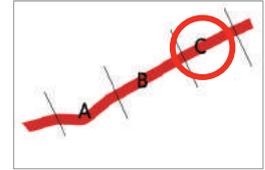
- DTVw B38 ~72.000 Kfz/d -> **mindestens 3-streifiger Kreisverkehr** (2-streifiger Kreisverkehr bis 52.000 Kfz/d).
- Ab zwei markierten Fahrstreifen auf der Kreisfahrbahn darf der Kreisverkehr nur **mit einer Lichtsignalanlage** betrieben werden.
- Belastung Fahrbeziehung B38 Ost-> Spreewaldallee am Vormittag rd. 650 Kfz/h -> rd. 40m Aufstellfläche bei 3 Fahrstreifen.



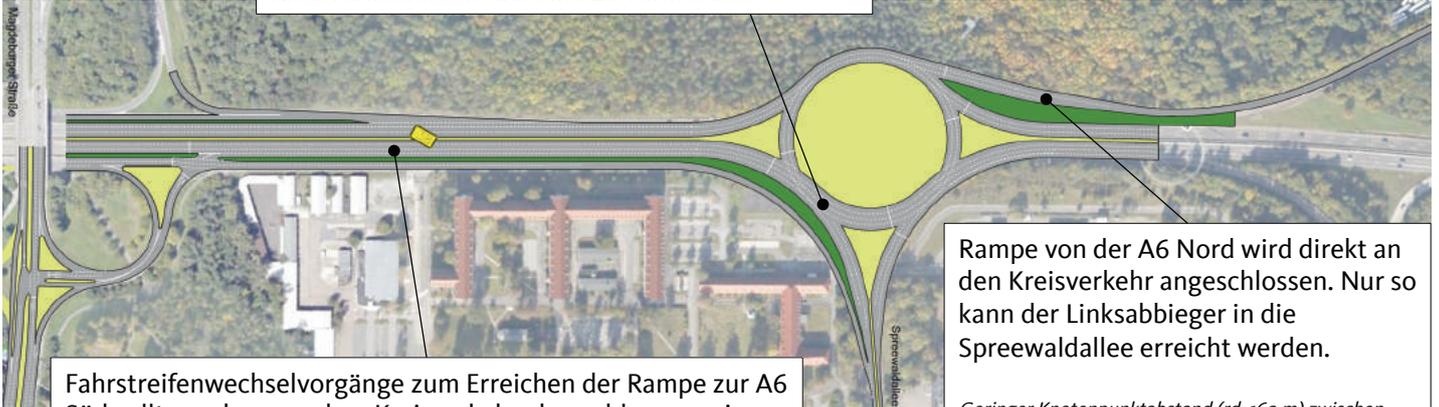
30

Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

KREISVERKEHR - Verflechtungen



Notwendige Fahrstreifenwechsel innerhalb der Kreisverkehrsfahrbahn sind zu vermeiden.



Fahrstreifenwechselvorgänge zum Erreichen der Rampe zur A6 Süd sollten schon vor dem Kreisverkehr abgeschlossen sein. Lichtsignalanlagen auf Höhe Magdeburger Straße daher unumgänglich.

Rampe von der A6 Nord wird direkt an den Kreisverkehr angeschlossen. Nur so kann der Linksabbieger in die Spreewaldallee erreicht werden.

Geringer Knotenpunktabstand (rd. 160 m) zwischen Kreisverkehr und AK Viernheim macht ein Verflechten zwischen den Verkehren von der A6 Nord und der B38 Ost, sowie das Erreichen der Rampe zur A6 Süd aus Richtung B38 West problematisch.

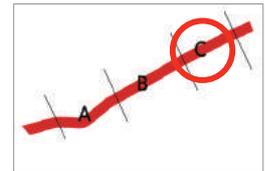
Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

KREISVERKEHR - Verflechtungen



Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

KREISVERKEHR – Fachliche Empfehlungen



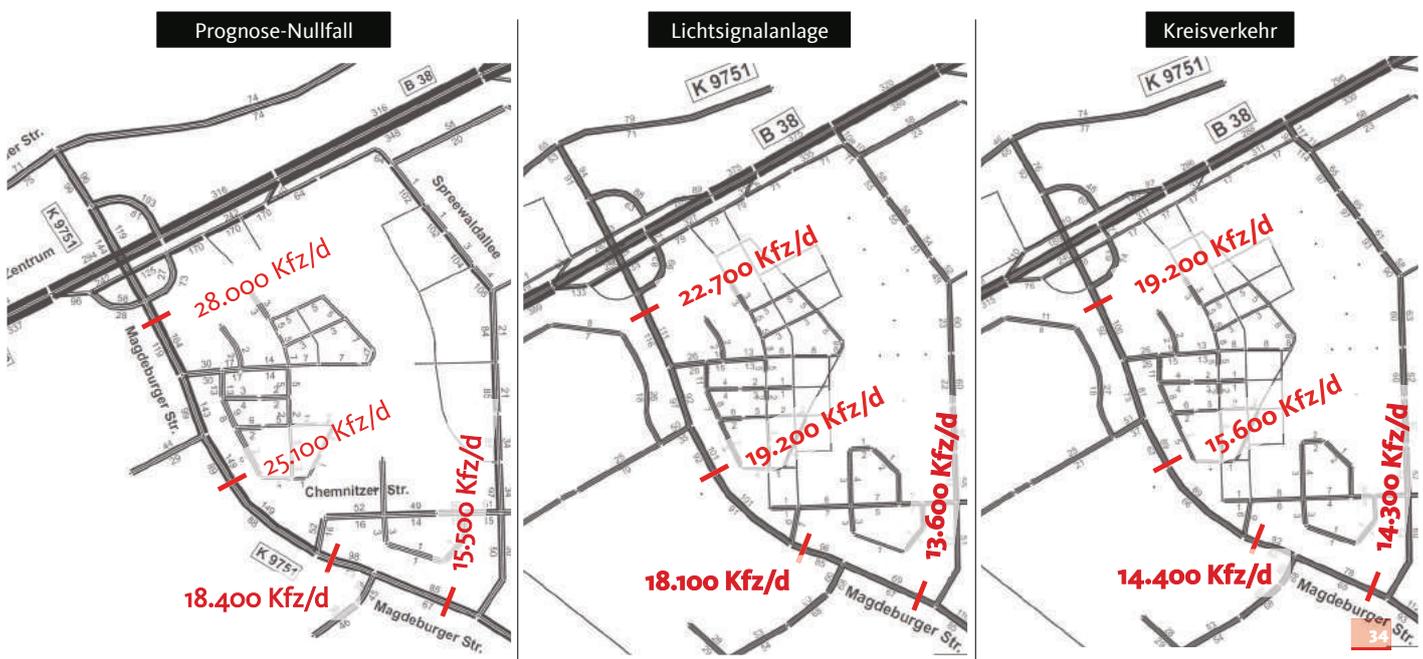
- Um einen **leitungsfähigen Verkehrsablauf** sicher stellen zu können ist ein **signalisierter Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 120 bis 150 Meter** erforderlich.
- Der Kreisverkehr ist nur mit einem **erheblichen Flächeneingriff** in den Käfertaler Wald und in die Grundstücke südlich der B38 realisierbar.
- Bei der Realisierung des Kreisverkehrs ist eine **Signalisierung der Zufahrt Magdeburger Straße / B38** erforderlich.
- Diese Lösung ist nur mit **Zustimmung des Regierungspräsidiums** umsetzbar.

33

Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

Verkehrliche Wirkungen - Verkehrsreduktion Magdeburger Straße

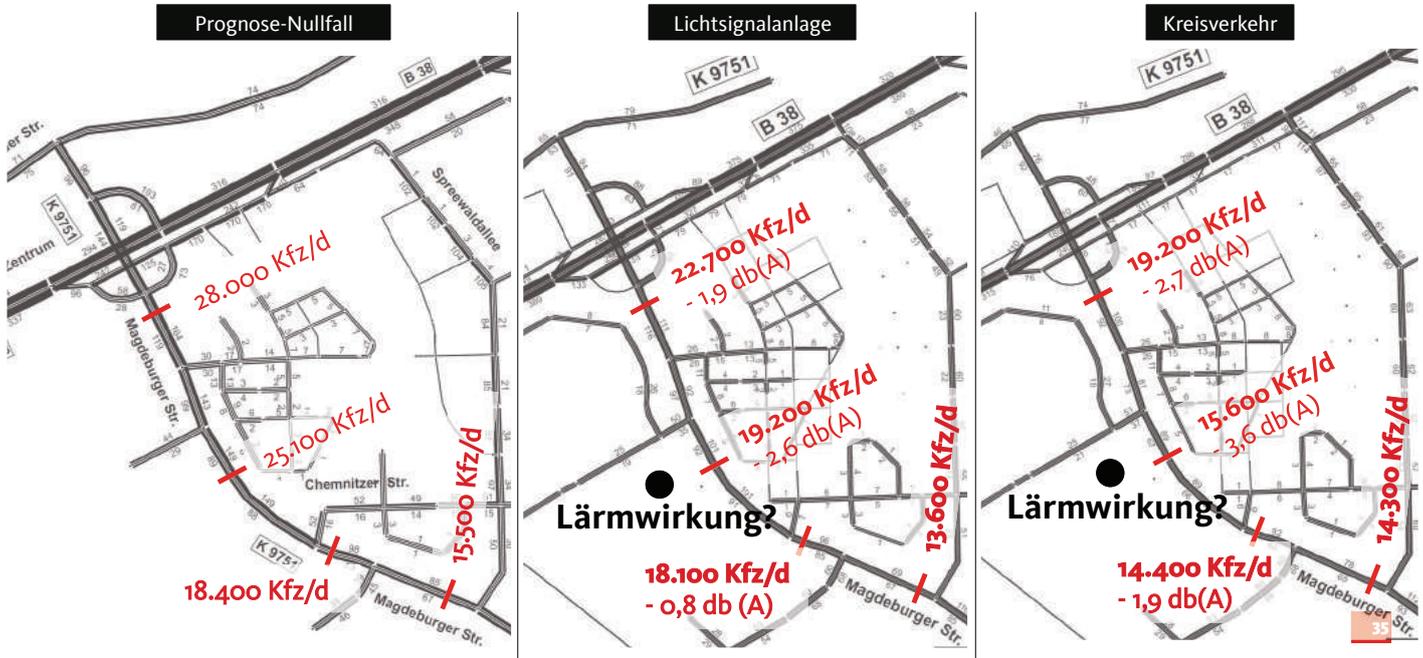
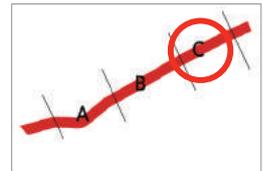
Die db(A) Werte sind eine erste Einschätzung auf Grundlage der Verkehrszahlen



Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

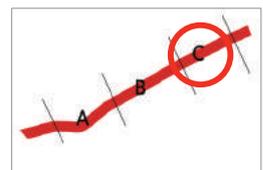
Verkehrliche Wirkungen - Verkehrsreduktion Magdeburger Straße

Die db(A) Werte sind eine erste Einschätzung auf Grundlage der Verkehrszahlen



Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

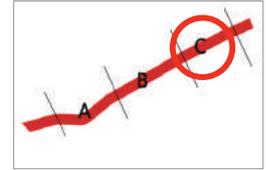
VERGLEICH LICHTSIGNALANLAGE/ KREISVERKEHR



Kriterien / Variante	LSA	KVP
Leistungsfähigkeit des Systems	+	+
Signalisierung Zufahrt Magdeburger Straße	0	-
Eingriff in Grünflächen	0	-
Flächeninanspruchnahme	+	-
Anbindung des Kurpfalz-Center	+	0
Stadteingang	-	0
Verkehrsreduktion Magdeburger Straße	0	+
Kosten	0	-

Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee

VERGLEICH LICHTSIGNALANLAGE/ KREISVERKEHR

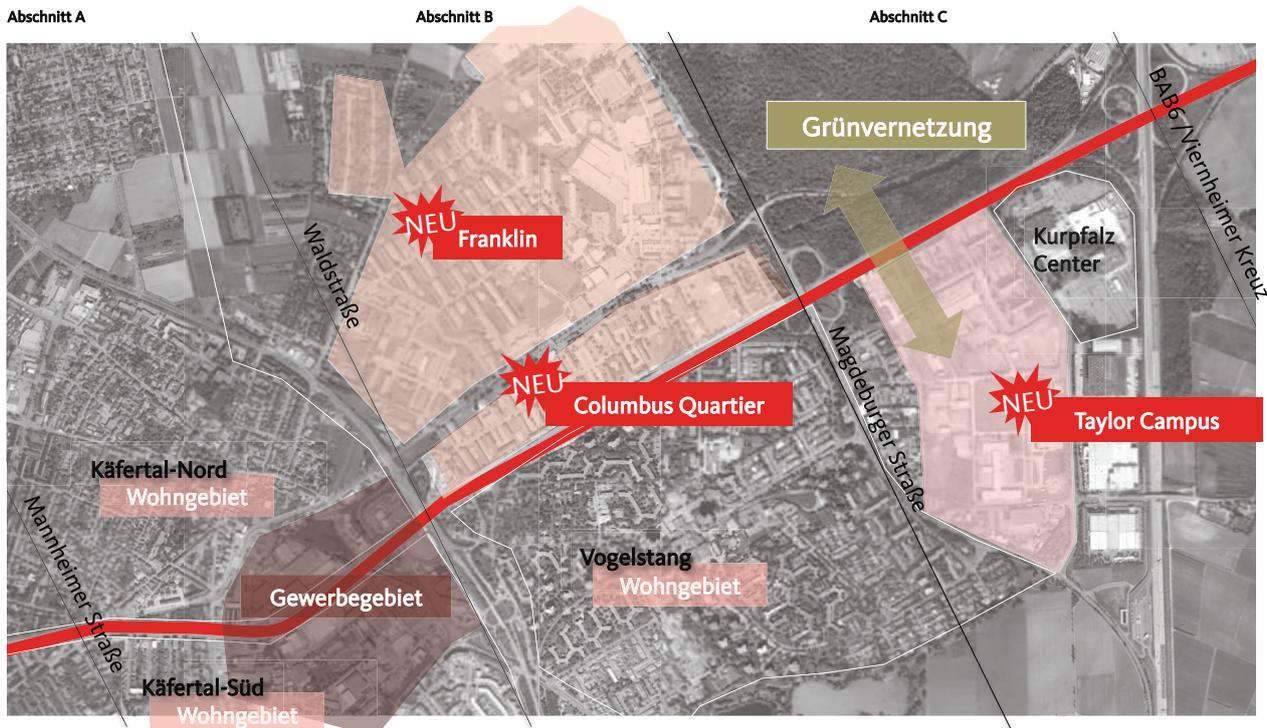


Kriterien / Variante	LSA	Bestand
Leistungsfähigkeit des Systems	+	+
Signalisierung Zufahrt Magdeburger Straße	0	+
Eingriff in Grünflächen	0	+
Flächeninanspruchnahme	+	+
Anbindung des Kurpfalz-Center	+	0
Stadteingang	-	-
Verkehrsreduktion Magdeburger Straße	0	-
Kosten	0	+

37

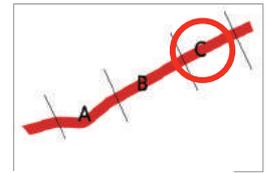
Grundstruktur

UNTERSUCHUNGSRAUM



38

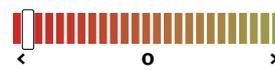
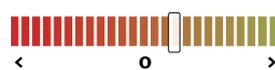
Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee
ZUSAMMENFASSUNG



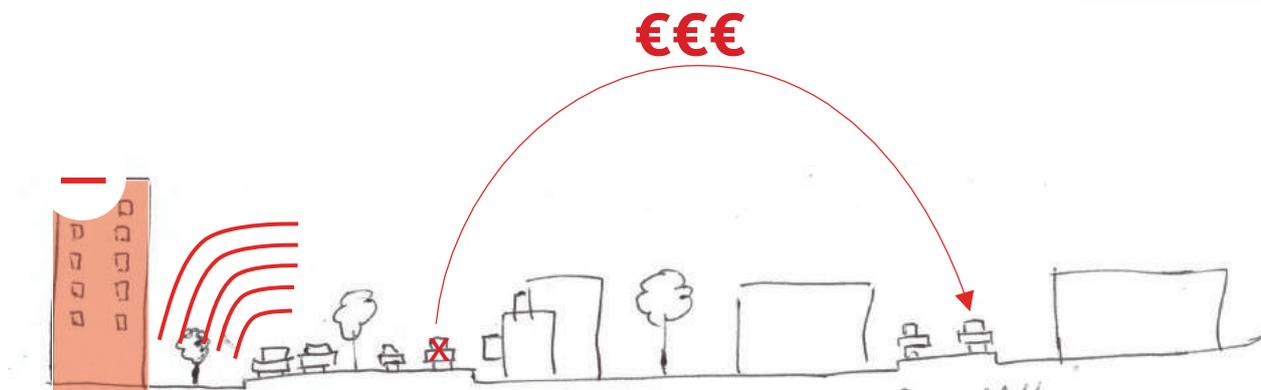
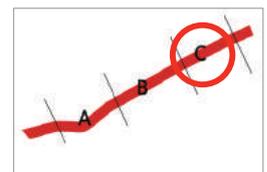
Lichtsignalanlage

Kreisverkehr

Bestand

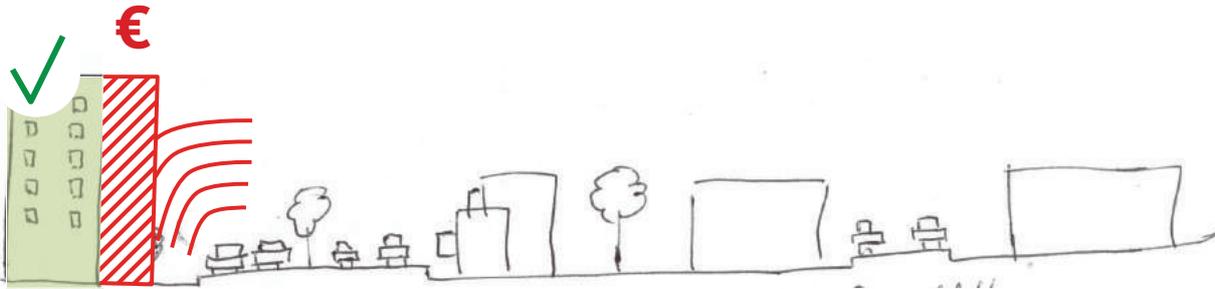
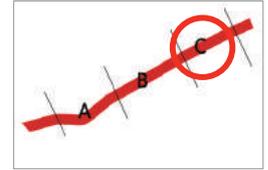


Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee
FACHLICHE EMPFEHLUNG FÜR DAS GREMIUM



Soll weiterhin versucht werden, mit hohem Kostenaufwand den Verkehr von der Magdeburger Straße auf die Spreewaldallee zu verlagern?
Ohne merkliche Lärmreduzierung!

Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee
FACHLICHE EMPFEHLUNG FÜR DAS GREMIUM



Oder sollen wir über den Tellerrand hinausschauen:
 für Lösungen, mit **geringerem Kostenaufwand** und **spürbaren Effekten** für die
Bewohner von Vogelstang.

Vertiefenden Prüfung Spreewaldallee
FACHLICHE EMPFEHLUNG FÜR DAS GREMIUM

Abschnitt A

Abschnitt B

Abschnitt C



-> April/Mai 2017

ANLAGE C)

Präsentation berchtoldkrass space&options

Diese Unterlagen stehen Ihnen unter dem folgenden Link digital zur Verfügung:

www.mannheim.de/protected-node?destination=node%2F89282&protected_page=89282

Passwort: Umgestaltung_B38

Städtebauliche Machbarkeitsstudie

STÄDTEBAULICHE NEUORDNUNG AN DER B38 IN MANNHEIM | GEWERBEBEBIET HEPPENHEIMER STRASSE UND UMGEBUNG KÄFERTAL



berchtoldkrass space&options
Raumplaner, Stadtplaner. Partnerschaft



TEAM



Martin Berchtold
Dipl.-Ing. Raum- und Umweltplanung



Philipp Krass
Dipl.-Ing. Raum- und Umweltplanung



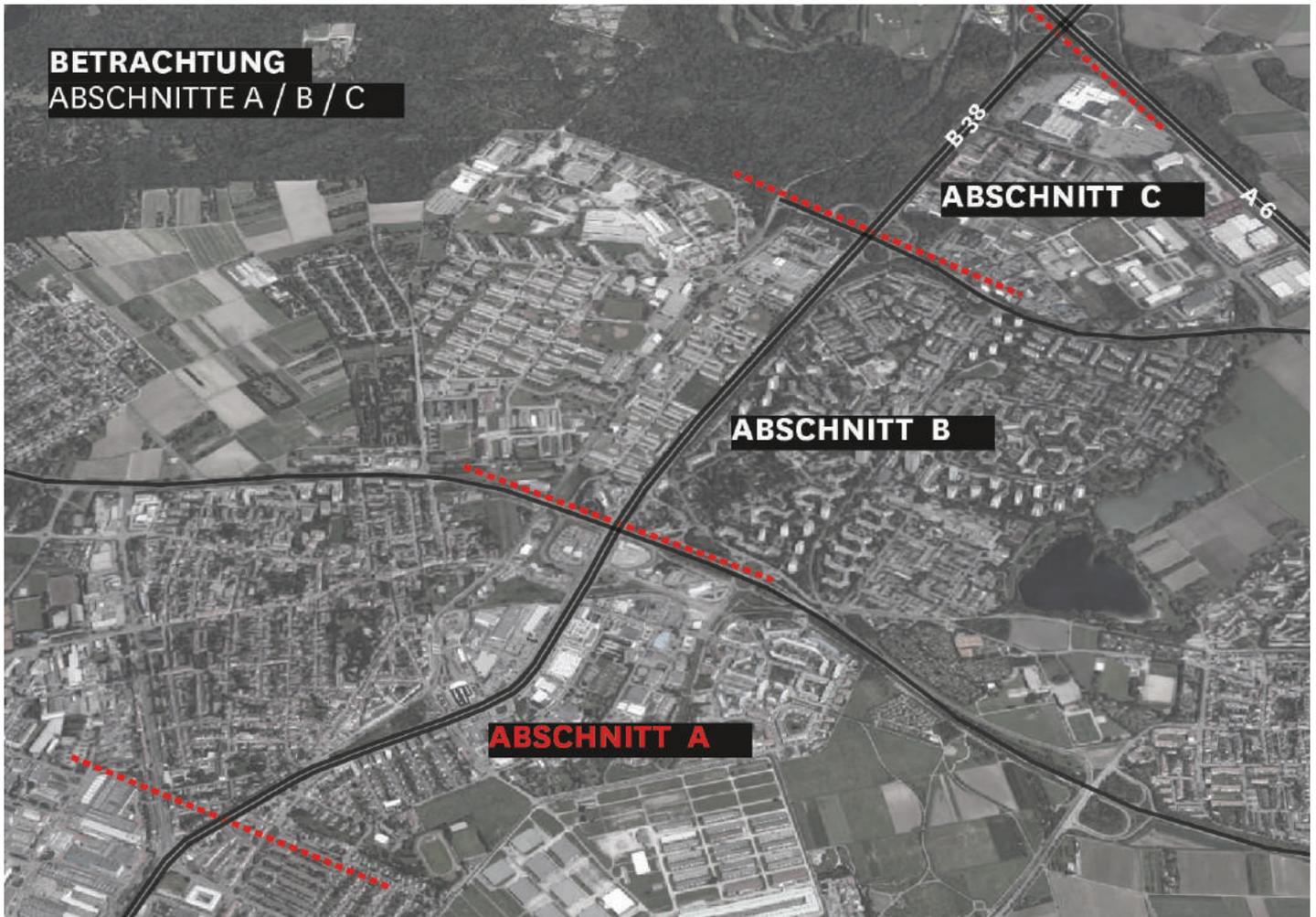
Svenja Sick
Dipl.-Geogr. / beratende Ingenieurin



Malte Novak
Dipl.-Ing. Umweltschutztechnik

berchtoldkrass space&options
Raumplaner, Stadtplaner. Partnerschaft





Warum ist es wichtig sich mit diesem Abschnitt städtebaulich zu befassen?

- 1. Stadteingang, logische Fortführung der B38 aus Abschnitten C und B, Ingenieurmeile**
- 2. Verbesserungen im Umfeld, Beseitigung von Missständen**
- 3. strategische Ausrichtung, vorausschauende Planung**



1. Stadteingang, logische Fortführung der B38 aus Abschnitten C und B, Ingenieurmeile
2. Verbesserungen im Umfeld, Beseitigung von Missständen
3. strategische Ausrichtung, vorausschauende Planung

7



1. Stadteingang, logische Fortführung der B38 aus Abschnitten C und B, Ingenieurmeile
2. Verbesserungen im Umfeld, Beseitigung von Missständen
3. strategische Ausrichtung, vorausschauende Planung

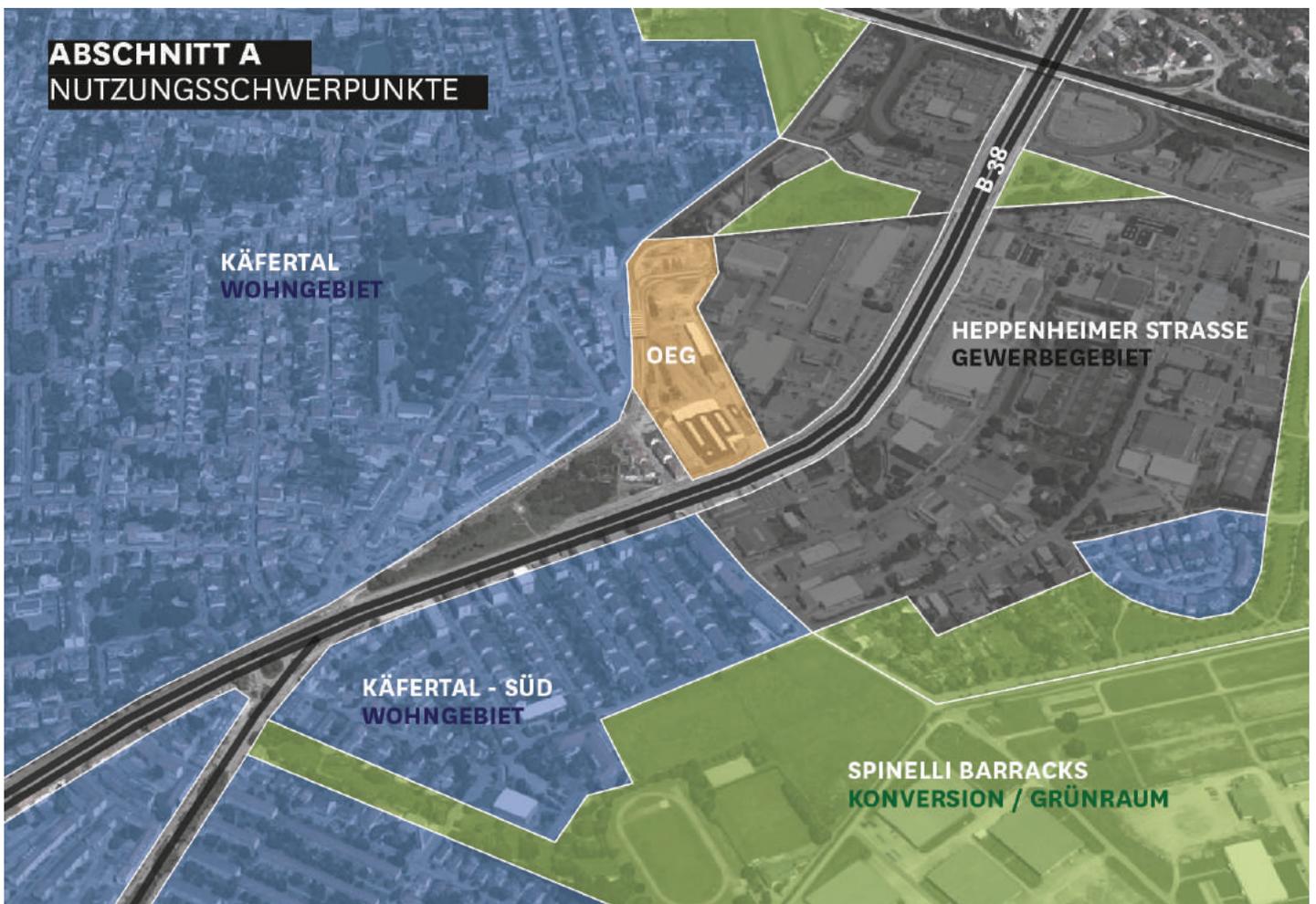
8



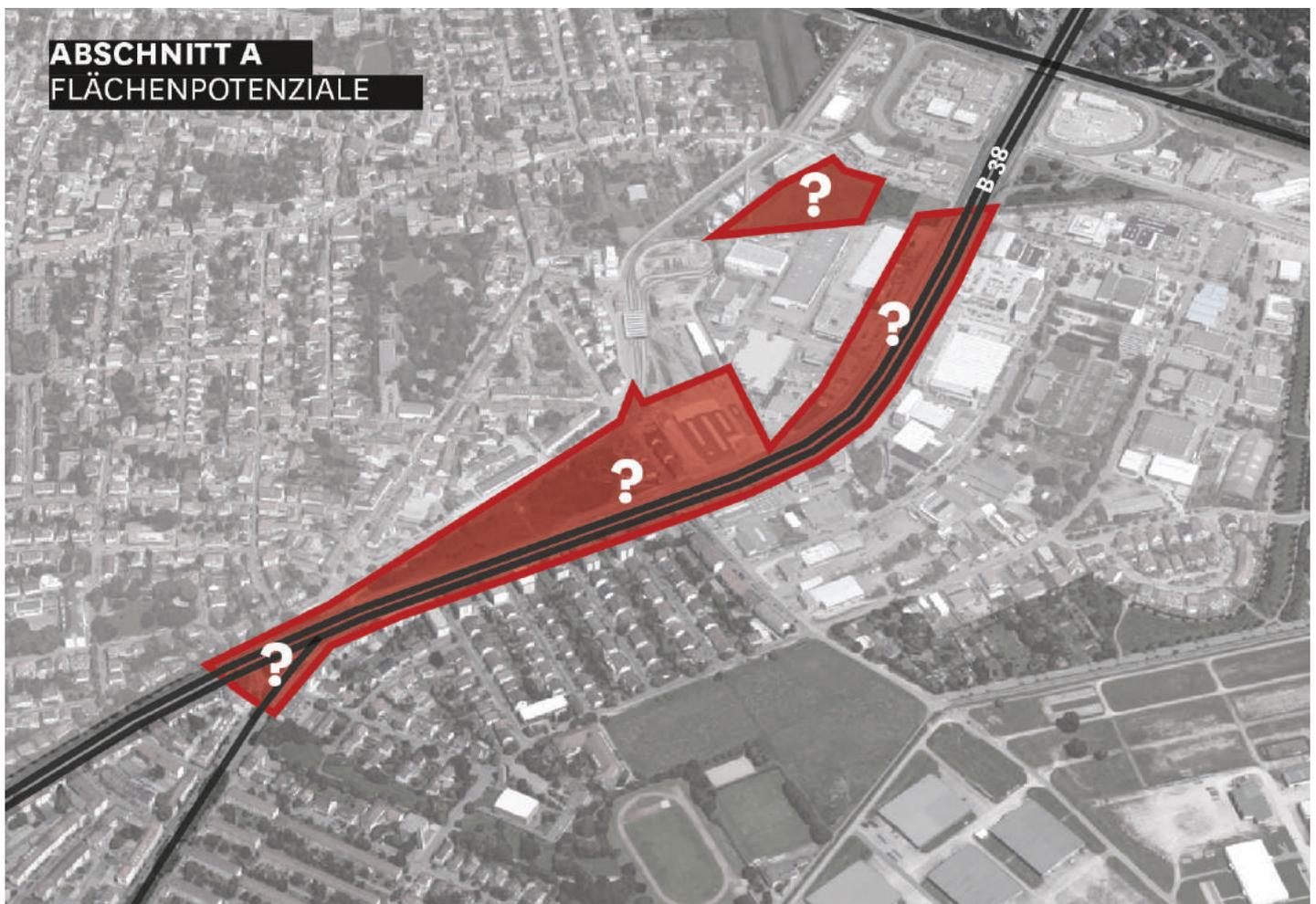
Produktion an einer Schnellstraße

Ingenieurmeile?

9



1. Stadteingang, logische Fortführung der B38 aus Abschnitten C und B, Ingenieurmeile
2. Verbesserungen im Umfeld, Beseitigung von Misständen
3. strategische Ausrichtung, vorausschauende Planung

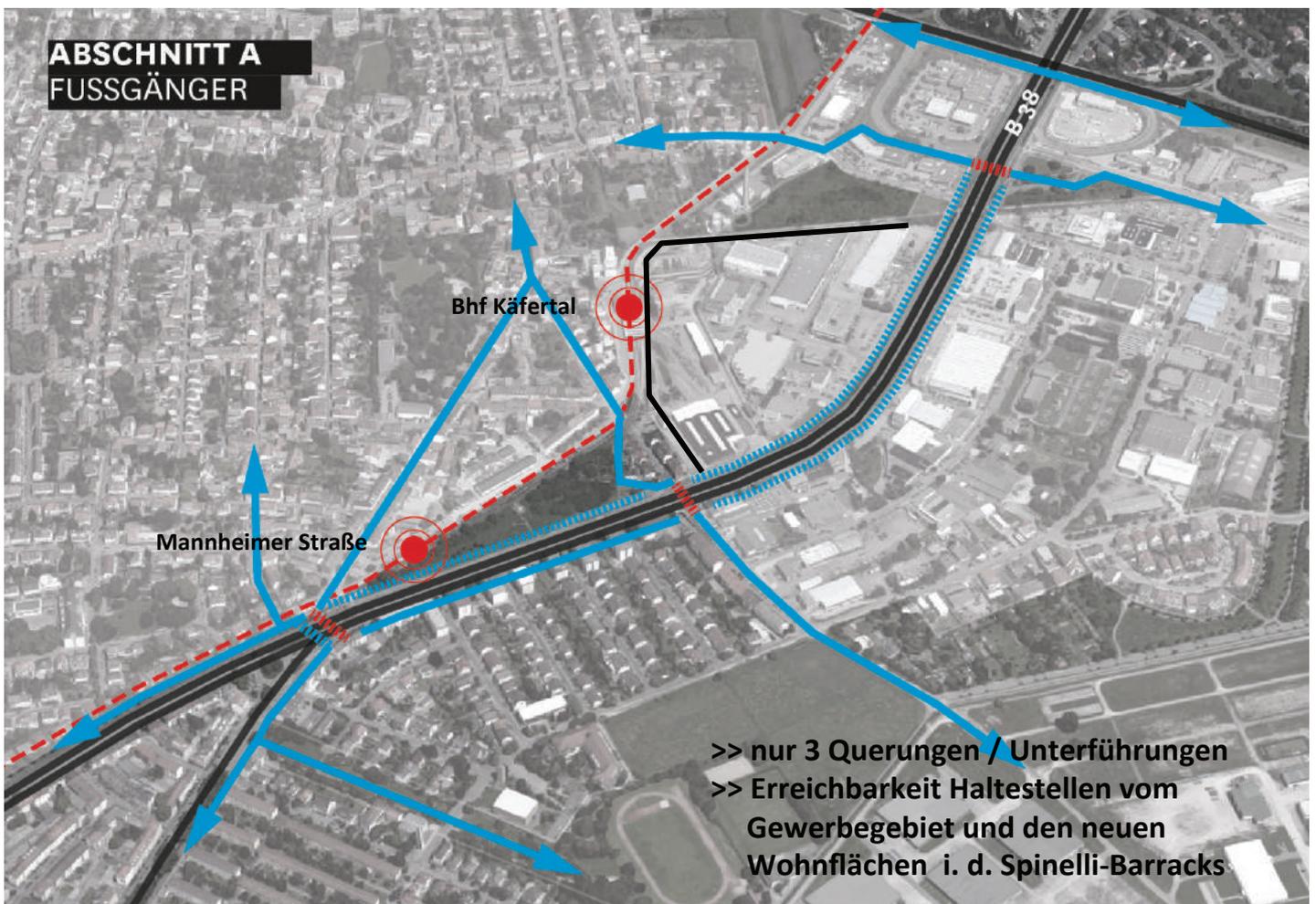
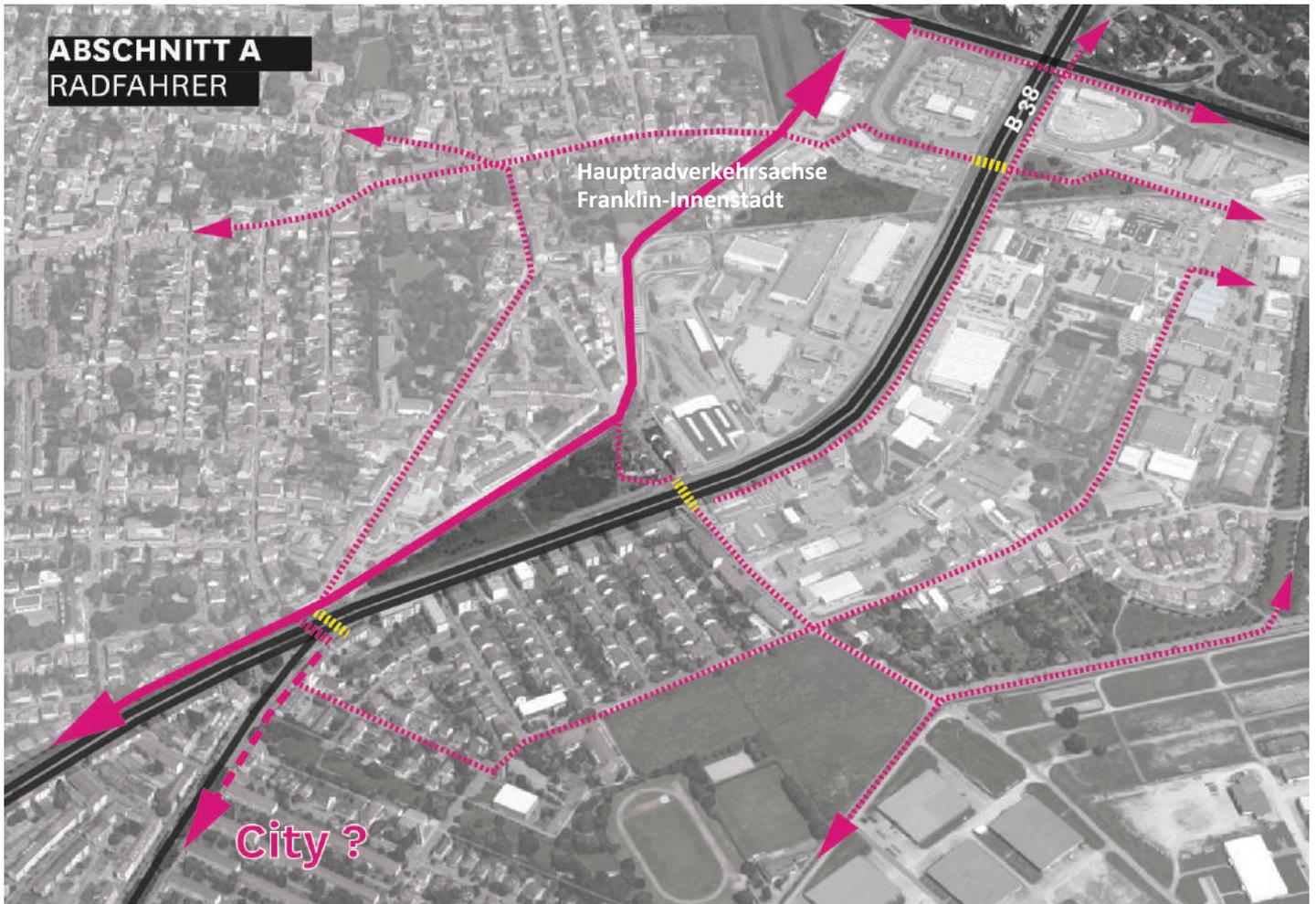


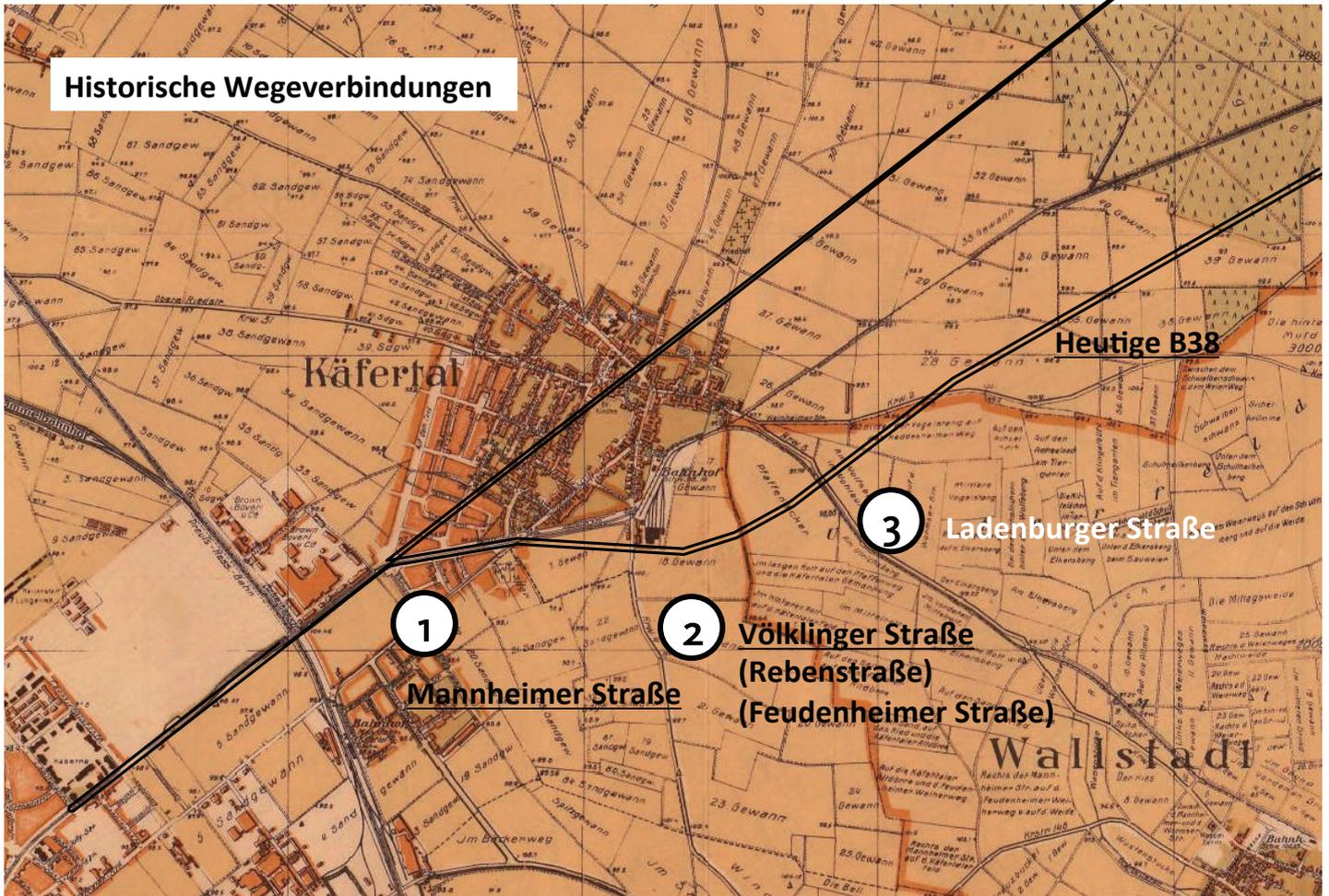


Wie breit muss die zukünftige B38 sein?
Braucht es die Nebenerschließungen? Wenn ja – im Zweirichtungsverkehr?



Wie sehen die Ränder aus?
Wie hoch und dicht sollte hier bebaut werden können?





Historische Wegeverbindungen

Heutige B38

1

3

2

Ladenburger Straße

Mannheimer Straße

Völklinger Straße
(Rebenstraße)
(Feudenheimer Straße)

Walstadt



Völklinger Straße
ehemals Rebenstraße
ehemals Feudenheimer Straße

Hauptfahrradroute „Franklin-Innenstadt“

Mannheimer Straße

Kiosk

Bike&Ride

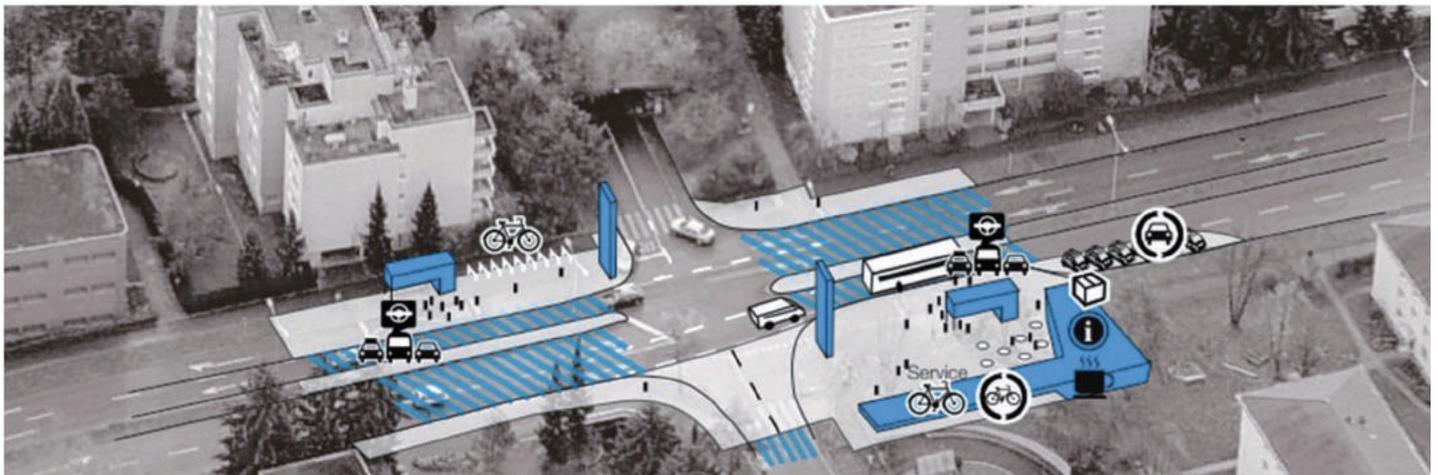
Straßenbahnhalte

Park&Ride



„Mobilitätsknoten“ Haltestelle Mannheimer Straße

MULTIMODALE VERKNÜPFUNGEN // ZENTREN // VERSORGUNG



HUB + X

X = soziale Interaktion
Verweilqualität
Einkaufsmöglichkeiten
Behördliche Angebote

Logistik



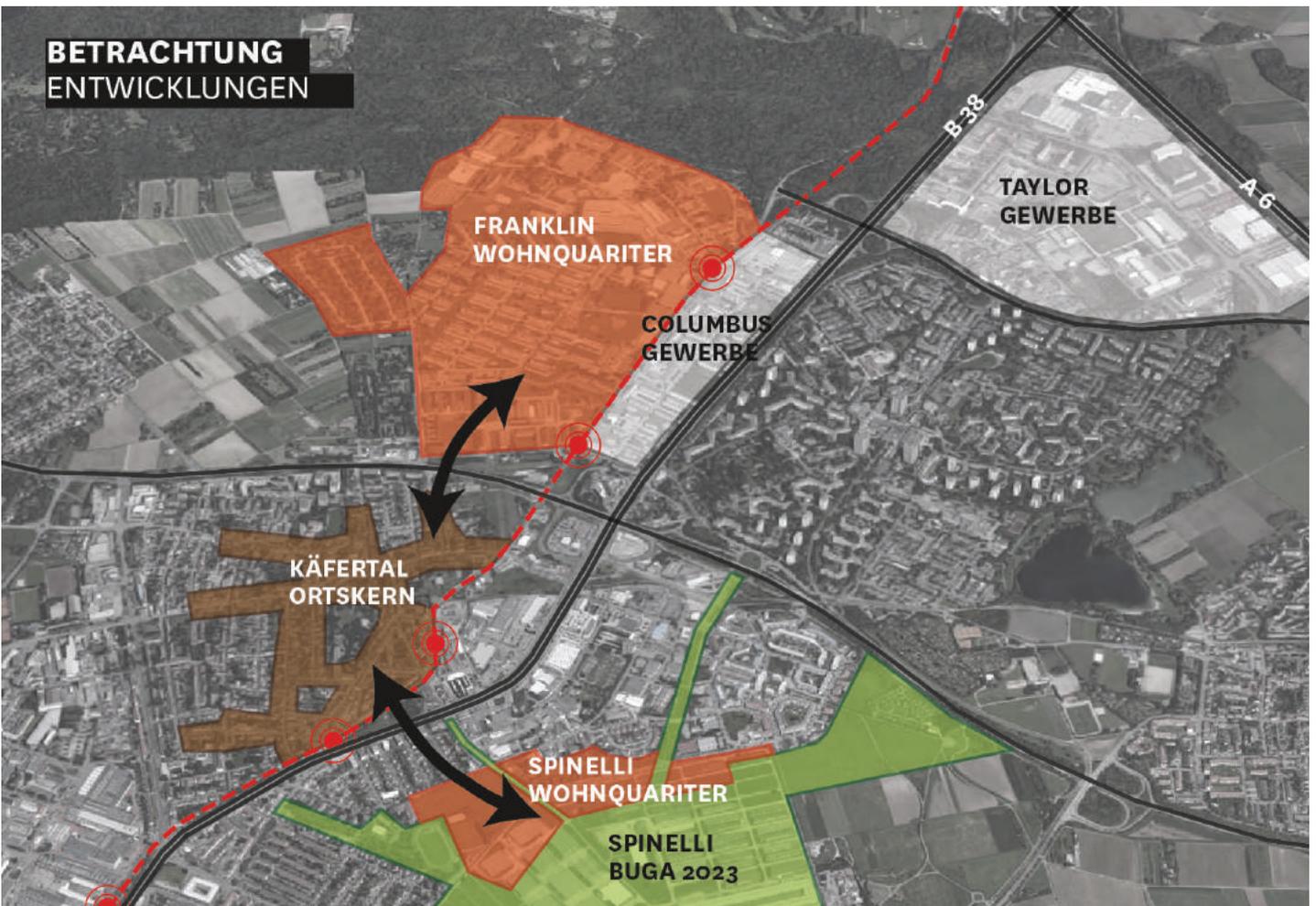


1. Stadteingang, logische Fortführung der B38 aus Abschnitten C und B, Ingenieurmeile
2. Verbesserungen im Umfeld, Beseitigung von Misständen
3. **strategische Ausrichtung, vorausschauende Planung**

BETRACHTUNG ÜBERSICHT



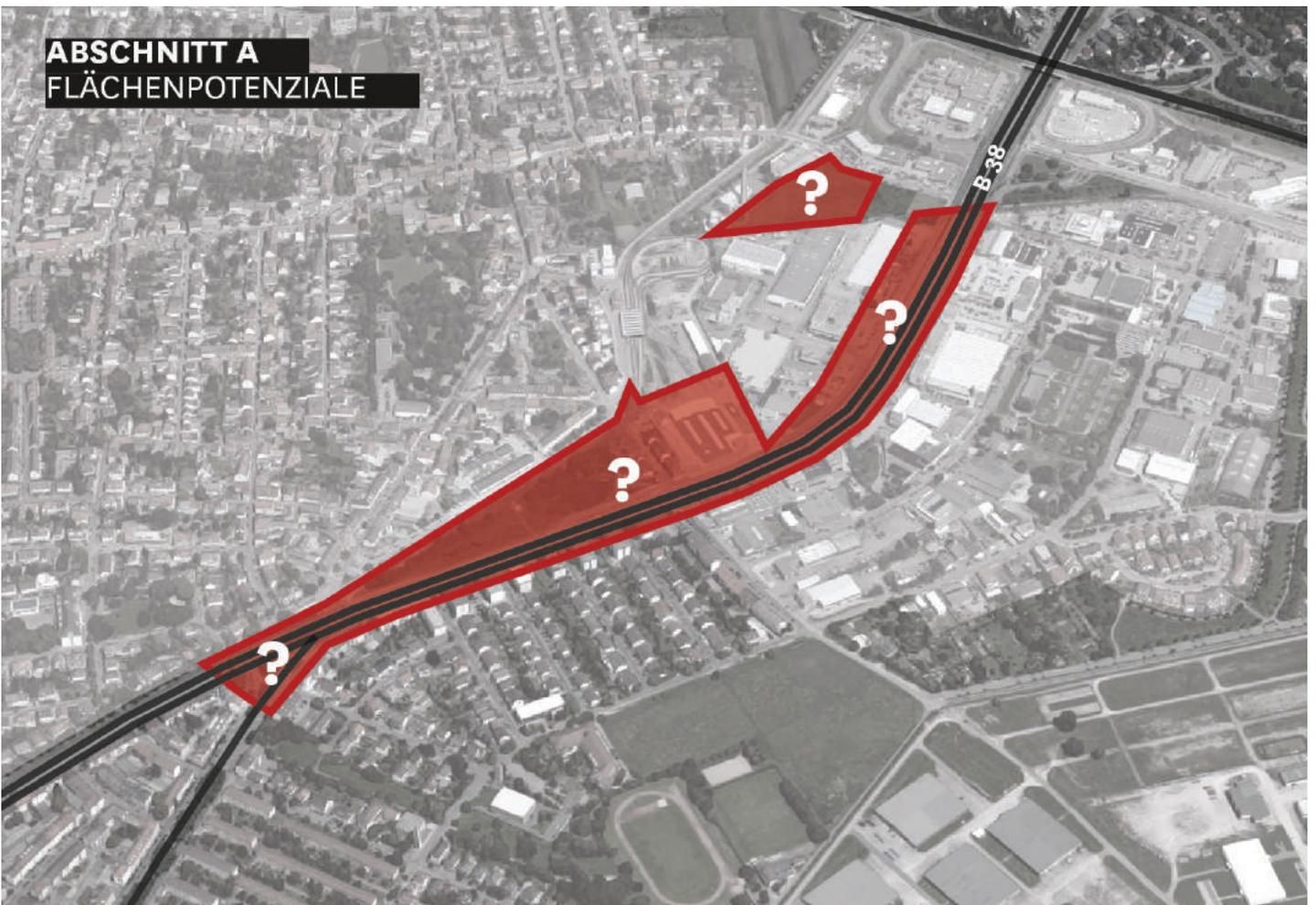
BETRACHTUNG ENTWICKLUNGEN



ABSCHNITT A ÜBERSICHT



ABSCHNITT A FLÄCHENPOTENZIALE





**Aufgabe: Klärung der Frage zu
Nachnutzung der OEG-Hallen**

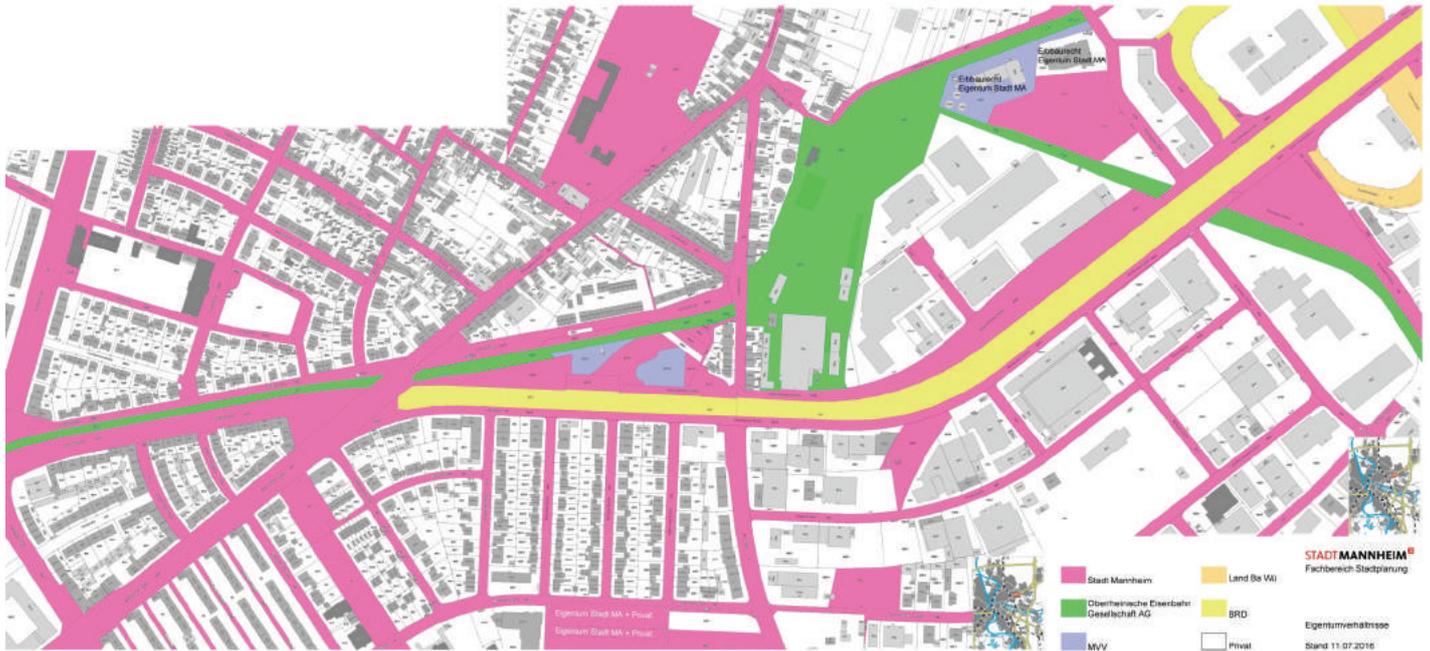


**Aufgabe: Klärung der Frage zu
Nachnutzung der OEG-Hallen, Orientierung, Erschließung, ...**



**Aufgabe: Klärung der Frage zu
Nachnutzung der OEG-Hallen**





Eigentumsverhältnisse, Spielräume erhalten

Strategien zur Umsetzung entwickeln / Schlüsselgrundstücke identifizieren

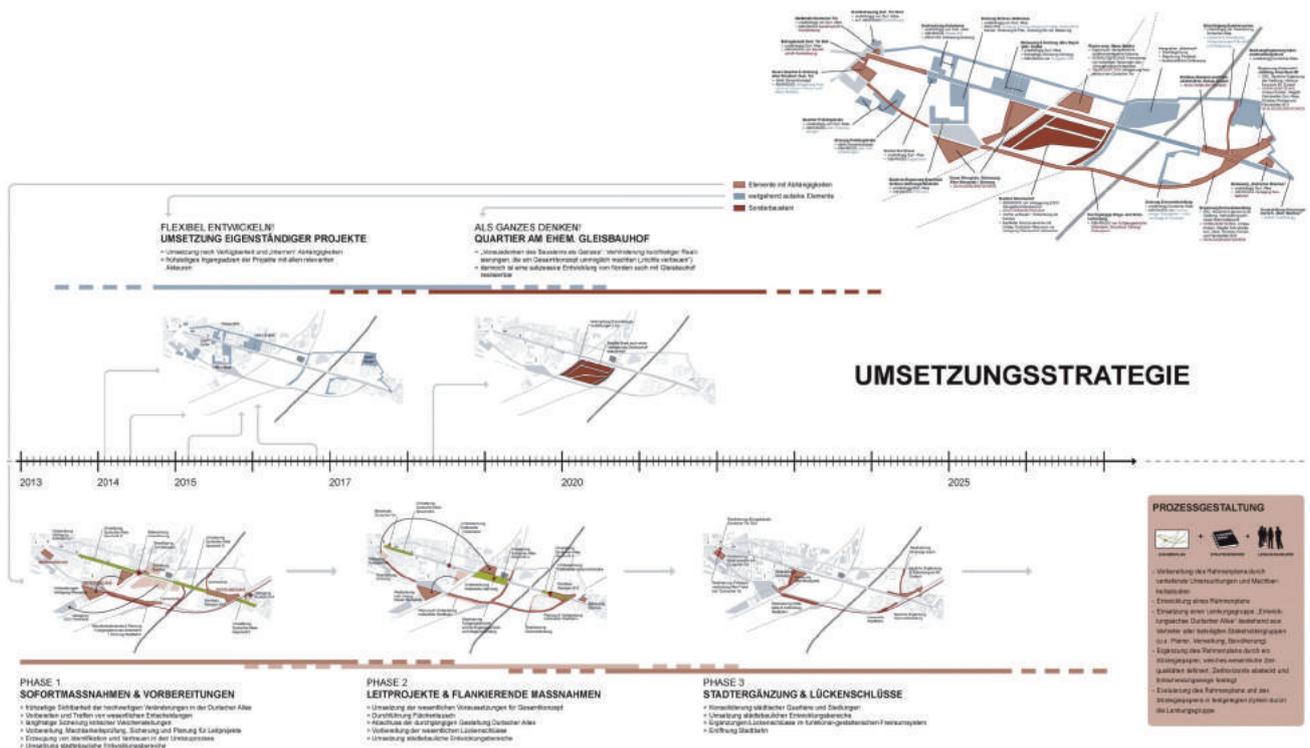


Abb.: Entwicklungsachse Durlacher Allee, Team berchtoldkrass / STUDIO . URBANE STRATEGIEN / RMP Landschaftsarchitekten / diewald bauingenieure

Herausgeber:

Stadt Mannheim, Stadtplanung, Projektgruppe Konversion

Stand: 7. Februar 2017

Ansprechpartner:

Jens Weisener, 0621 293-5603, jens.weisener@mannheim.de

Jennifer Weinert, 0621 293-5606, jennifer.weinert@mannheim.de

Dieses Dokument steht Ihnen unter dem folgenden Link digital zur Verfügung:

www.mannheim.de/protected-node?destination=node%2F89282&protected_page=89282

Passwort: Umgestaltung_B38