

Stellungnahme
zur Fortschreibung des Prognosehorizonts der
Verkehrsuntersuchung zum Neubau des
Nahversorgungszentrums Marstaller Hof
in Augsburg



Anlass der Stellungnahme:

Die im Jahr 2021 erstellte „Verkehrsuntersuchung zum Neubau des Nahversorgungszentrums Marstaller Hof in Augsburg“ [1] berücksichtigt einen Prognosehorizont für das Jahr 2030 und schreibt die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2018 fort. Da der erforderliche Prognosehorizont von 10 Jahren somit nicht mehr eingehalten wird, beurteilt diese Stellungnahme, inwieweit die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung auch für einen Prognosehorizont im Jahr 2038 gültig sind.

Sachverhalt:

Grundlage dieser Stellungnahme sind die „Verkehrsuntersuchung zum Neubau des Nahversorgungszentrums Marstaller Hof in Augsburg“ [1] und die „Verkehrsuntersuchung Neubau Universitätsklinikum Augsburg“ [2] vom Oktober 2025, für die die Prognose-Planfälle G1 und G2 jeweils mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2038 aufgestellt wurden. Diese beiden Prognose-Planfälle unterscheiden sich in zum Teil unterschiedlicher Strukturdaten in Bezug auf die geplanten Nutzungsarten (Nachnutzung Baufeld Ost) und deren räumlichen Verteilung auf dem Gelände des Universitätsklinikums Augsburg. Im Ergebnis ergibt sich eine Differenz der Planfallverkehre der beiden Prognose-Planfälle G1 und G2 von ca. 100 Kfz-Fahrten/24h. Der Unterschied ist so gering, dass zwischen den beiden Prognose-Planfällen kaum Auswirkungen auf das Nahversorgungszentrum Marstaller Hof festzustellen sind. Bei der Ermittlung der maßgeblichen Bemessungsverkehre wurden die städtebaulichen Maßnahmen sowohl des Nahversorgungszentrums Marstaller Hof als auch des Neubaus des Uniklinikums in beiden Verkehrsuntersuchungen berücksichtigt. Mithilfe von Verkehrsmodellwerten der Stadt Augsburg und von Verkehrserzeugungsberechnungen wurden die Bemessungsverkehre des Prognose-Planfalls in beiden Verkehrsuntersuchungen ermittelt. Diese bilden die Grundlage für die Leistungsfähigkeitsberechnung.

Das geplante Nahversorgungszentrum Marstaller Hof soll sowohl über die Ulmer Landstraße im Norden (Anlieferung) als auch über die Kriegshaberstraße im Osten (Kundenverkehr) an das Straßennetz angebunden werden. Die Bürgermeister-Ackermann-Straße (Bundesstraße B300) und die Ulmer Landstraße sind wichtige Verbindungsstraßen des Standorts zu den übrigen Stadtteilen Augsburgs, dem Stadtzentrum und dem Augsburger Umland. Für die Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen in Bezug auf die Leistungsfähigkeit sind deshalb die Knotenpunkte „Ulmer

Landstraße/Kriegshaberstraße“ (LSA H04) und „Bürgermeister-Ackermann-Straße/Kriegshaberstraße“ (LSA P05) im Untersuchungsgebiet maßgeblich. Die nachgeordneten Anbindungsknotenpunkte des Nahversorgungszentrums Marstaller Hof waren in [1] deutlich besser bewertet und werden deshalb in dieser Stellungnahme nicht weiter behandelt.

Ein Vergleich der Verkehrsmengen an den maßgeblichen Knotenpunkten ergibt Folgendes:

- Knotenpunkt „Ulmer Landstraße / Kriegshaberstraße“ (LSA H04)**
 - Vergleich der Verkehrsbelastung in der Untersuchung mit Prognosehorizont 2030 mit der Verkehrsuntersuchung mit Prognosehorizont 2038:
Die Tagesverkehrsmengen sinken in den Querschnitten aller Knotenpunktzufahrten im Vergleich der beiden Untersuchungen, sodass sich eine Reduzierung der Gesamtverkehrsmenge des Knotenpunkts um 18% bzw. 16% für die beiden untersuchten Prognose-Planfälle G1 bzw. G2 mit dem Prognosehorizont 2038 ergibt. In Abbildung 1 sind die Verkehrsmengen der Querschnitte der einzelnen Knotenpunktzufahrten sowie deren Veränderung in Form von Verkehrsbelastungs- bzw. eines Differenzplots dargestellt.

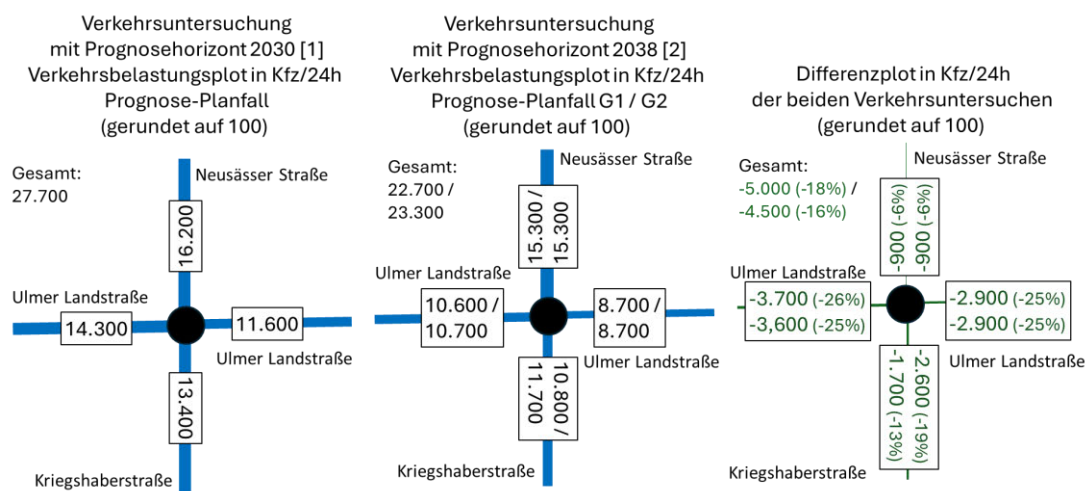


Abbildung 1 Verkehrsmengen im Tagesverkehr der Querschnitte an den Knotenpunktzufahrten des Knotenpunktes „Ulmer Landstraße / Kriegshaberstraße“ (LSA H04)

- Vergleich der Qualität des Verkehrsablaufs:
Die Grundlage für die Leistungsfähigkeitsuntersuchung gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) [3] bilden in beiden Verkehrsuntersuchungen die jeweiligen Bemessungsverkehre der maßgeblichen Spitzenstunden. Um die verkehrliche Wirkung der Verkehrsmengenänderungen beurteilen zu können, werden die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung beider Verkehrsuntersuchungen verglichen. In Abbildung 2 und Abbildung 3 wird die Qualität des Verkehrsablaufs der beiden zugrunde gelegten Verkehrsuntersuchungen getrennt nach morgendlicher und abendlicher Spitzenstunde gegenübergestellt. Für die Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosehorizont 2038 wurde nur für den Prognose-Planfall G1 eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung durchgeführt, da aufgrund der vergleichbaren Verkehrsbelastungen von äquivalenten Ergebnissen ausgegangen wurde. Der Vergleich zeigt, dass die Verkehre für den Prognosehorizont 2038 in beiden maßgeblichen Spitzenstunden mit der QSV D ausgewiesen werden, während für den Prognosehorizont 2030 in der morgendlichen Spitzenstunde noch die QSV C und in der abendlichen Spitzenstunde die QSV D erreicht wird. Ursächlich hierfür ist eine auf den Verkehrsstrom der Linksabbieger aus der südlichen Knotenpunktzufahrt beschränkte Verkehrsmengenzunahme in den Bemessungsverkehren mit Prognosehorizont 2038.
Im Ergebnis ist der Knotenpunkt in beiden Spitzenstunden für beide Prognosehorizonte unverändert leistungsfähig bei ausreichender Verkehrsqualität.

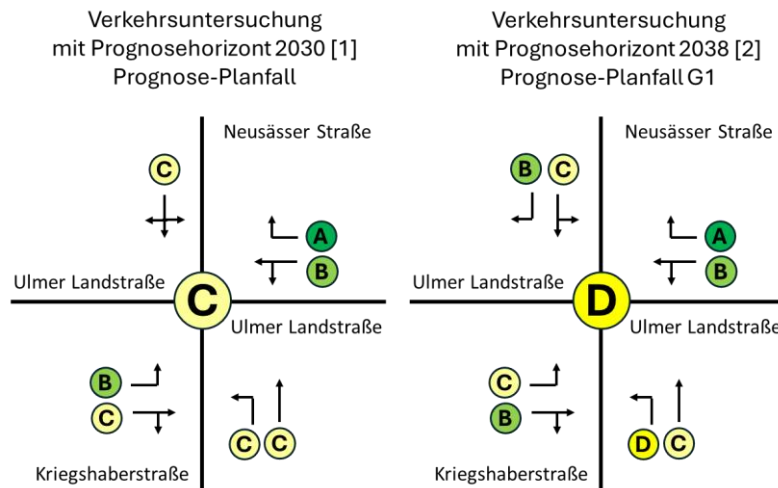


Abbildung 2 Qualität des Verkehrsablaufs in der morgendlichen Spitzenstunde des Knotenpunktes „Ulmer Landstraße / Kriegshaberstraße“ (LSA H04)

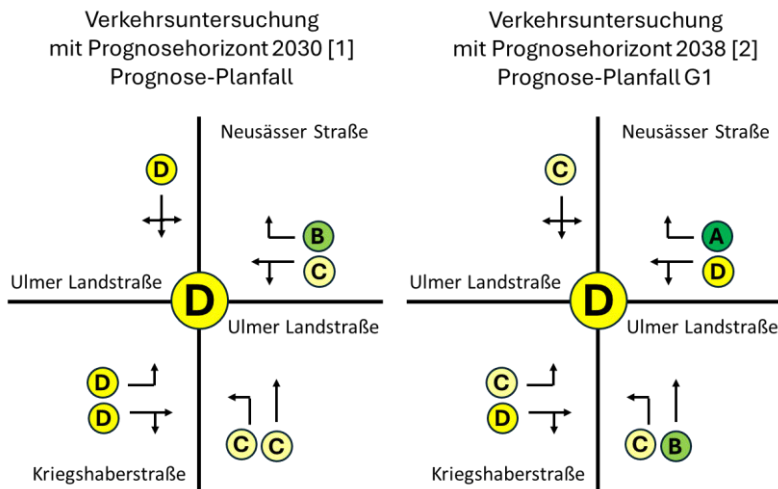


Abbildung 3 Qualität des Verkehrsablaufs in der abendlichen Spitzenstunde des Knotenpunktes „Ulmer Landstraße / Kriegshaberstraße“ (LSA H04)

- **Knotenpunkt „Bürgermeister-Ackermann-Straße / Kriegshaberstraße“ (LSA P05)**

- Vergleich der Verkehrsbelastung in der Untersuchung mit Prognosehorizont 2030 mit der Verkehrsuntersuchung mit Prognosehorizont 2038:

Auch wenn die Tagesverkehrsmengen am Knotenpunkt mit einer einprozentigen Reduzierung der Gesamtverkehrsmenge im Vergleich der Prognose-Planfälle der beiden Verkehrsuntersuchungen nahezu unverändert bleiben, unterscheiden sich die Verkehrsmengenänderungen in den Querschnitten der Knotenpunktzufahrten. Auf der Bürgermeister-Ackermann-Straße ergibt sich mit Prognosehorizont 2038 eine geringfügige Zunahme (bis +3%) der Verkehrsbelastung. Im Gegensatz dazu verringert sich die Verkehrsbelastung in der südlichen Kriegshaberstraße geringfügig (ca. -4%) und in der nördlichen Kriegshaberstraße deutlich (ca. -16% bzw. -15%). In der Folge ist eine Verschiebung der Verkehrsbelastung von der Kriegshaberstraße auf die Bürgermeister-Ackermann-Straße festzustellen. Die Verkehrsmengen der Querschnitte der einzelnen Knotenpunktzufahrten und deren Veränderung können Abbildung 4 entnommen werden.

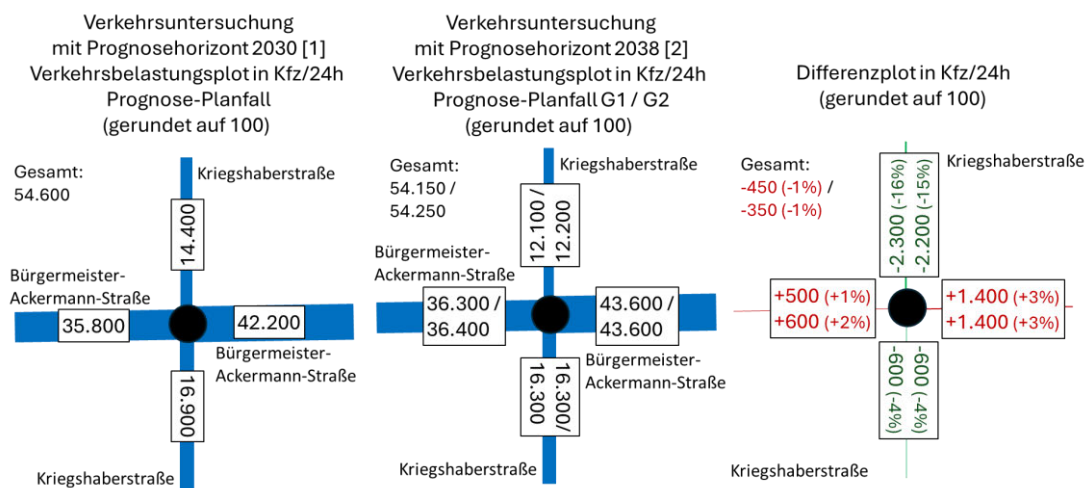


Abbildung 4 Verkehrsmengen im Tagesverkehr der Querschnitte an den Knotenpunktzufahrten des Knotenpunktes „Bürgermeister-Ackermann-Straße / Kriegshaberstraße“ (LSA P05)

- Vergleich der Qualität des Verkehrsablaufs:

Der Knotenpunkt ist mit den Prognosehorizonten 2030 und 2038 in beiden Spitzenstunden mit der QSV E noch leistungsfähig, bleibt allerdings in einzelnen Verkehrsströmen nur leicht unterhalb der Auslastungsgrenze. In Abbildung 5 und Abbildung 6 wird die Qualität des Verkehrsablaufs der beiden zugrunde gelegten Verkehrsuntersuchungen getrennt nach morgendlicher und abendlicher Spitzenstunde gegenübergestellt.

Aufgrund der im vorherigen Kapitel festgestellten Verlagerung der Verkehrsbelastung von der nördlicher Knotenpunktanbindung auf die Bürgermeister-Ackermann-Straße verbessert sich die Qualität der Verkehrsanbindung für die von Norden in den Knotenpunkt einfahrenden bzw. dort ausfahrenden Kfz-Fahrten mit dem Prognosehorizont 2038. Die Abwicklung der mit der Planungsmaßnahme assoziierten Verkehre verbessert sich entsprechend tendenziell ebenfalls.

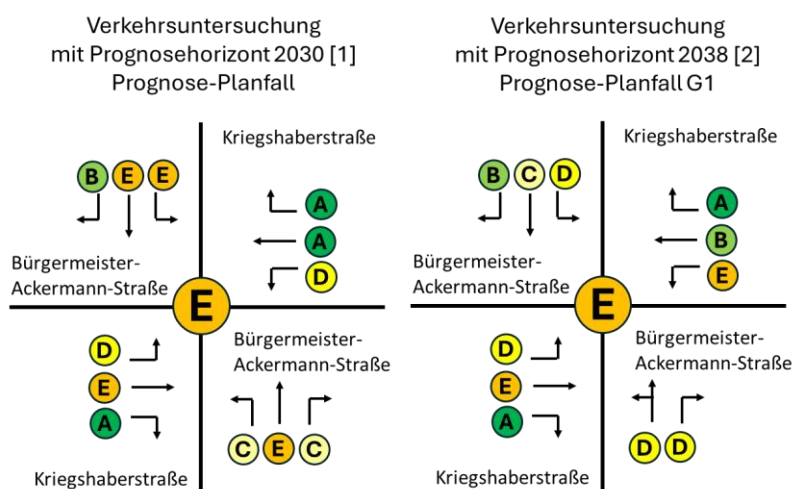


Abbildung 5 Qualität des Verkehrsablaufs in der morgendlichen Spitzenstunde des Knotenpunktes „Bürgermeister-Ackermann-Straße / Kriegshaberstraße“ (LSA P05)

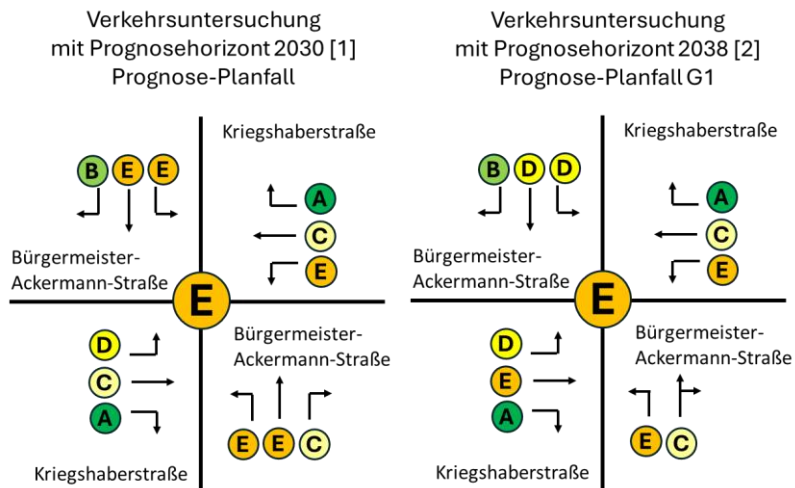


Abbildung 6 Qualität des Verkehrsablaufs in der abendlichen Spitzenstunde des Knotenpunktes „Bürgermeister-Ackermann-Straße / Kriegshaberstraße“ (LSA P05)

Bewertung der Verkehrsabwicklung im Vergleich der beiden Prognosehorizonte 2030 und 2038

In Bezug auf die beiden für die Stellungnahme maßgeblichen Knotenpunkte „Ulmer Landstraße / Kriegshaberstraße“ (LSA H04) und „Bürgermeister-Ackermann-Straße / Kriegshaberstraße“ (LSA P05) bilden die „Verkehrsuntersuchung zum Neubau des Nahversorgungszentrums Marstaller Hof in Augsburg“ mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2030 und die „Verkehrsuntersuchung Neubau Universitätsklinikum Augsburg“ von Oktober 2025 mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2038 vergleichbare Grundlagen.

Die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt „Ulmer Landstraße / Kriegshaberstraße“ (LSA H04) verringert sich im Vergleich der Bemessungsverkehre aus beiden Untersuchungen im Tagesverkehr. Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung ergibt weiterhin eine ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs mit QSV D und somit eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre am Knotenpunkt in den maßgeblichen Spitzenstunden. Die Reduzierung der Verkehrsbelastungen am Knotenpunkt (über 24 Stunden) dürfte sich auf die verkehrsbedingten Emissionen positiv auswirken.

Im Tagesverkehr sinkt die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt „Bürgermeister-Ackermann-Straße / Kriegshaberstraße“ (LSA P05) in der Kriegshaberstraße, während sie in der Bürgermeister-Ackermann-Straße steigt. Da die Verkehrsmenge der Verkehrsströme an diesem Knotenpunkt in Summe um ca. 1 % abnimmt, dürften die verkehrsbedingten Emissionen gemäß Planfall 2038 geringfügig unter den Emissionen gemäß Planfall 2030 liegen.

Die Qualität des Verkehrsablaufs am Knotenpunkt bleibt in beiden Spitzenstunden bei einer QSV E unverändert. Aufgrund einer im Tagesverkehr gleichbleibenden Verkehrsbelastung und einer noch leistungsfähigen Abwicklung der Spitzenstundenverkehre ist bei den Bemessungsverkehren beider Prognosezeiträume von einer noch ausreichenden Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts auszugehen.

Ein Vergleich der Untersuchung mit dem Prognosehorizont 2030 mit der Untersuchung mit dem Prognosehorizont 2038 hat somit hinsichtlich der Entwicklung der Verkehrsbelastung im Tagesverkehr und der Leistungsfähigkeit der beiden maßgeblichen Knotenpunkte in den Spitzenstunden ergeben, dass sich aufgrund des Ansatzes eines Prognosehorizonts 2038 keine nachteiligen Abweichungen gegenüber den Ergebnissen der „Verkehrsuntersuchung zum Neubau des Nahversorgungszentrums Marstaller Hof in Augsburg“ ergeben. Eine Fortschreibung der

„Verkehrsuntersuchung zum Neubau des Nahversorgungszentrums Marstaller Hof in Augsburg“ ist somit nicht erforderlich und die Ergebnisse der Untersuchung können für den Prognosehorizont 2038 als gültig angesehen werden.

München, 04.05.2026

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Quellenverzeichnis:

- [1] gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH (Auftraggeber: Pletschacher Projektentwicklung GmbH & Co. KG): Verkehrsuntersuchung zum Neubau des Nahversorgungszentrums Marstaller Hof in Augsburg, März 2021
- [2] gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH (Auftraggeber: Staatliches Bauamt Augsburg): Verkehrsuntersuchung Neubau Universitätsklinikum Augsburg, Oktober 2025
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Köln, Ausgabe 2015