

STADT SINSHEIM

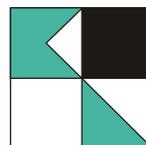
**Vorläufige verkehrliche Einschätzung
und Überlegung zur Realisierung eines**

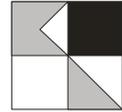
DESIGNER – OUTLET – CENTER (DOC)

auf dem Gelände der Messe Sinsheim

Karlsruhe, im Januar 2011

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

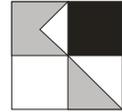




Aktuell werden Überlegungen angestellt, auf dem Gelände der Messe Sinsheim ein Designer-Outlet-Center (DOC) mit einer Verkaufsfläche von ca. 10.000 m² zu realisieren. Aufgrund des vorhandenen Autobahnanschlusses Sinsheim-Süd an die BAB A 6 im unmittelbaren Nahbereich des Messegeländes besteht eine sehr gute Anbindung des geplanten Outlet-Centers an das übergeordnete Verkehrsnetz. Da davon auszugehen ist, wie dies auch durch vergleichbare Untersuchungen und Befragungen für bereits bestehende Outlet-Center nachgewiesen werden konnte, dass der Hauptteil der zu erwartenden Kunden nicht aus dem unmittelbaren Nahbereich, d. h. der Stadt Sinsheim, sondern aus einem deutlich größeren Umkreis kommen wird, ist davon auszugehen, dass die zusätzlichen Verkehrsbelastungen aus dem Betrieb eines derartigen Outlet-Centers im Bereich der bebauten Ortslage von Sinsheim untergeordnet sein werden. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass durch das bestehende Museum Sinsheim sowie die Rhein-Neckar-Arena im unmittelbaren Nahbereich des geplanten Standortes Synergieeffekte zu erwarten sein werden, die zu einer weiteren Reduzierung des neu induzierten Verkehrs durch das DOC führen können. Derzeit besteht zudem die Absicht, ein Wellnessbad im Bereich der Dietmar-Hopp-Straße unmittelbar südlich des Autobahnanschlusses Sinsheim-Süd zu erstellen. Es ist hier eines der größten Freizeitbäder Deutschlands angedacht. Auch dies wird wiederum zu gewissen Synergieeffekten durch Besuch des Schwimmbades und damit verbundenem Besuch des DOC führen. Es kann somit festgestellt werden, dass bereits durch die vorhandenen Einrichtungen, sowie die bestehende Infrastruktur im Nahbereich des geplanten Standortes im Zuge der Neulandstraße von einer sehr guten verkehrlichen Situation ausgegangen werden kann. Darüber hinaus bestehen auch aus dem Betrieb der früheren Messe im Bereich der Neulandstraße sowie südlich der BAB A 6 über die Anschlussstelle Sinsheim-Süd Stellplatzareale, die bei Heimspielen der TSG 1899 Hoffenheim zu Teilen dem Stadionverkehr zugeordnet werden, jedoch aufgrund der sehr geringen Anzahl an Heimspielen über den nahezu gesamten Jahresverlauf auch anderen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden könnten. Somit scheint es durchaus überlegenswert zu prüfen, inwieweit auf vorhandene Stellplätze zurückgegriffen werden kann und damit eine geringere Anzahl neuer Stellplätze im Bereich des DOC zu realisieren sein wird. Hier sind konkrete Steuerungsstrategien für die Überlagerungen aus unterschiedlichen zeitgleichen Nutzungen der im Nahbereich befindlichen Einrichtungen zu untersuchen, die dann auch im Hinblick auf die grundsätzliche Verkehrssteuerung zu prüfen sind.

Aus verkehrlicher Sicht gliedert sich die vorläufige Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen aus der Realisierung eines DOC in folgende inhaltliche Punkte:

- Aufbereitung der vorhandenen Grundlagendaten, die im Rahmen der Erarbeitung des Generalverkehrsplanes Sinsheim aufgestellt wurden.



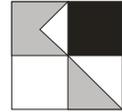
- Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im engeren Untersuchungsgebiet. Hierbei ist insbesondere der Knotenpunkt Neulandstraße / Dietmar-Hopp-Straße zu nennen.
- Ermittlung des Verkehrsaufkommens aus dem Betrieb des DOC.
- Verteilung des Verkehrsaufkommens auf das zukünftige Verkehrsnetz und Bewertung der zusätzlichen Belastungen auf den vorhandenen Straßen.
- Hierauf aufbauend sind grundsätzliche Aussagen zur Erschließung des DOC zu treffen.
- Nachweis der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes nach Realisierung, insbesondere der Anbindung des DOC an die Neulandstraße und Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Neulandstraße / Dietmar-Hopp-Straße.
- Untersuchungen zu unterschiedlichen Konzeptionen im Hinblick auf die Lage der zukünftigen Stellplätze im Zuge der Neulandstraße bzw. Nutzung vorhandener Stellplatzareale, auch südlich der BAB A 6.
- Steuerung und Wegweisung der Designer-Outlet-Verkehre zur optimalen Führung über das vorhandene Straßennetz unter Berücksichtigung der Verlagerungen unterschiedlicher Verkehre aus dem Betrieb bereits bestehender Einrichtungen im Untersuchungsbereich.

Die bisher bereits durchgeführten verkehrlichen Untersuchungen zu den o. a. aufgeführten Punkten kommen zu folgendem, zunächst noch vorläufigem Ergebnis:

- Unter Berücksichtigung einer Verkaufsfläche von 10.000 m² für das DOC ist davon auszugehen, dass ca. 1.000 Stellplätze dem Vorhaben zugeordnet werden müssen. Diese Zahl ergibt sich insbesondere aus vergleichbaren Objekten und dem Verhältnis der dort jeweils realisierten Verkaufsflächen mit den zur Verfügung stehenden Stellplätzen.
- Die Berechnungen zum zu erwartenden Verkehrsaufkommen wurden über Ansätze von Dr. Bosserhoff vorgenommen, wobei zur Berechnung der Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte von einer im oberen Bereich liegenden Verkehrserzeugung für den zu beurteilenden Werktag ausgegangen wird.

Als Ansatz für die weiteren Berechnungen wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen durch das DOC von ca. 4.000 Kfz/24h, d. h. jeweils 2.000 Fahrten/Tag im Ziel- und 2.000 Fahrten/Tag im Quellverkehr berücksichtigt.

- Zur Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens wird davon ausgegangen, dass 90 % der Kunden direkt über die BAB A 6 und somit die Anschlussstelle Sinsheim-Süd

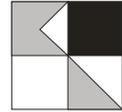


zum DOC Sinsheim gelangen. Die restlichen 10 % verteilen sich auf das weitere Verkehrsnetz, insbesondere die B 292 und die B 39 sowie die Stadt Sinsheim selbst.

- Dieser zusätzliche Verkehr durch das DOC Sinsheim wurde einem Raster des Jahres 2025 überlagert und auf das dann zu erwartende Verkehrsnetz verteilt. Die zugrunde gelegte Matrix der Verkehrsbeziehungen nach Quelle und Ziel für das Zieljahr 2025 berücksichtigt die gesamte zukünftige Verkehrserzeugung im Bereich der Stadt Sinsheim, d. h. insbesondere im Zuge der Neulandstraße und der Dietmar-Hopp-Straße südlich der BAB A 6, so wie diese aus dem aktuellen Stand der vorgesehenen Maßnahmen abgeleitet werden kann. Im ersten Arbeitsschritt und als 'Worst Case'-Ansatz wurden alle Stellplätze des DOC im Bereich der Neulandstraße im unmittelbaren Nahbereich des DOC-Geländes angeordnet, was zu einer maximalen Verkehrsbelastung des Knotenpunktes Neulandstraße / Dietmar-Hopp-Straße und der Neulandstraße selbst führt.
- Die Berechnungen mit diesem Ansatz haben ergeben, dass aufgrund der übergeordneten Orientierung der Fahrten über die BAB-Anschlussstelle Sinsheim-Süd Verkehrszunahmen in maßgeblicher Höhe lediglich im Bereich der Neulandstraße zwischen Ansiedlung DOC und Abzweig Dietmar-Hopp-Straße sowie bis zur BAB-Anschlussstelle Sinsheim-Süd entstehen werden. Maßgebliche Verkehrszunahmen im Bereich der innerörtlichen Straßen von Sinsheim sind dahingegen nicht zu erwarten.
- Diese Berechnungen berücksichtigen noch nicht die Auswirkungen des gleichzeitigen Betriebs in Zu- und Abfluss der Rhein-Neckar-Arena.

Unter Berücksichtigung dieser maximalen Verkehrserzeugung und Verteilung über die Neulandstraße wurden für den Anschluss des Parkplatzareals (1.000 Stellplätze) des DOC an die Neulandstraße sowie den Knotenpunkt Dietmar-Hopp-Straße / Neulandstraße Leistungsfähigkeitsberechnungen durchgeführt. Für den Anschluss der Parkplätze an die Neulandstraße wurde in einem ersten Arbeitsschritt davon ausgegangen, dass die Verkehrsregelung über Verkehrszeichen erfolgt. Dies führt zu dem Ergebnis, dass sich während der nachmittäglichen Spitzenstunde eine gerade noch hinreichende Leistungsfähigkeit insbesondere für den Strom vom Parkplatzareal in Richtung Sinsheim als Linkseinbieger in die Neulandstraße ergibt. Dieser Verkehrsstrom ist jedoch von deutlich untergeordneter verkehrlicher Bedeutung.

Unter Berücksichtigung einer Signalanlage zur Regelung der Verkehrsströme der Anbindung des Parkplatzes DOC mit der Neulandstraße kann eine sehr gute Verkehrsqualität nachgewiesen werden.



Die Berechnungen zur Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Neulandstraße / Dietmar-Hopp-Straße führen zu dem Ergebnis, dass ebenfalls unter Berücksichtigung der maximalen Verkehrsbelastungen eine hohe Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts und hieraus resultierend eine gute Verkehrsqualität nachgewiesen werden kann.

Für den Knotenpunkt Neulandstraße / Dietmar-Hopp-Straße ist anzumerken, dass im unmittelbaren Nahbereich möglicherweise eine neu konzipierte Querspange von der B 39 zur Neulandstraße angebunden wird. Dies würde zu einer nochmals deutlich höheren Verkehrsbelastung am Knotenpunkt führen und einen Ausbau des Knotenpunktes erforderlich machen. Somit sollte bereits an dieser Stelle angemerkt werden, dass im Bereich des Knotenpunktes Neulandstraße / Dietmar-Hopp-Straße zusätzliche Flächen nördlich des Knotenpunktes auf dem Gelände Kenngott bereits heute nachrichtlich frei gehalten werden sollten, da eine mögliche Anbindung der Querspange von der B 39 zur Neulandstraße zusätzliche Verkehrsflächen nördlich des Knotenpunktes erfordern würde.

Wie bereits erwähnt, scheint es möglich, Teile der Stellplätze auch südlich der BAB A 6 im Bereich des Anschlusses Sinsheim-Süd für Kunden des DOC auszuweisen. Dies würde insbesondere zu reduzierten Verkehrsbelastungen im Zuge der Knotenpunkte mit der Neulandstraße führen, was somit hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der Knotenpunkte günstiger zu beurteilen wäre, als über die bisher angestellten Untersuchungen nachgewiesen wurde.

Die bisher angestellten Vorüberlegungen haben somit zu dem Ergebnis geführt, dass aus verkehrlicher Sicht die Erschließung des DOC Sinsheim auf dem Messegelände Sinsheim realistisch weiterverfolgt werden kann und zu keinen maßgeblichen Verschlechterungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte sowie zusätzlicher Verkehrsbelastungen im Bereich der bebauten Ortslage von Sinsheim führen werden.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass aus dem gleichzeitigen Betrieb in der Rhein-Neckar-Arena (realistisch an ca. 15 Nachmittagen pro Jahr) Probleme für den Zu- und Abfluss der DOC bezogenen Fahrten entstehen werden. Auf diese erheblichen Behinderungen könnte als Ausgleich, z. B. mit Vergünstigungen durch den Betreiber des DOC, reagiert werden. Analog zum bereits vorgeschlagenen Konzept für den Bäderpark ist auch ein geeignetes Steuerungskonzept für die letztlich verfolgte Planungskonzeption für das DOC zu entwickeln.

