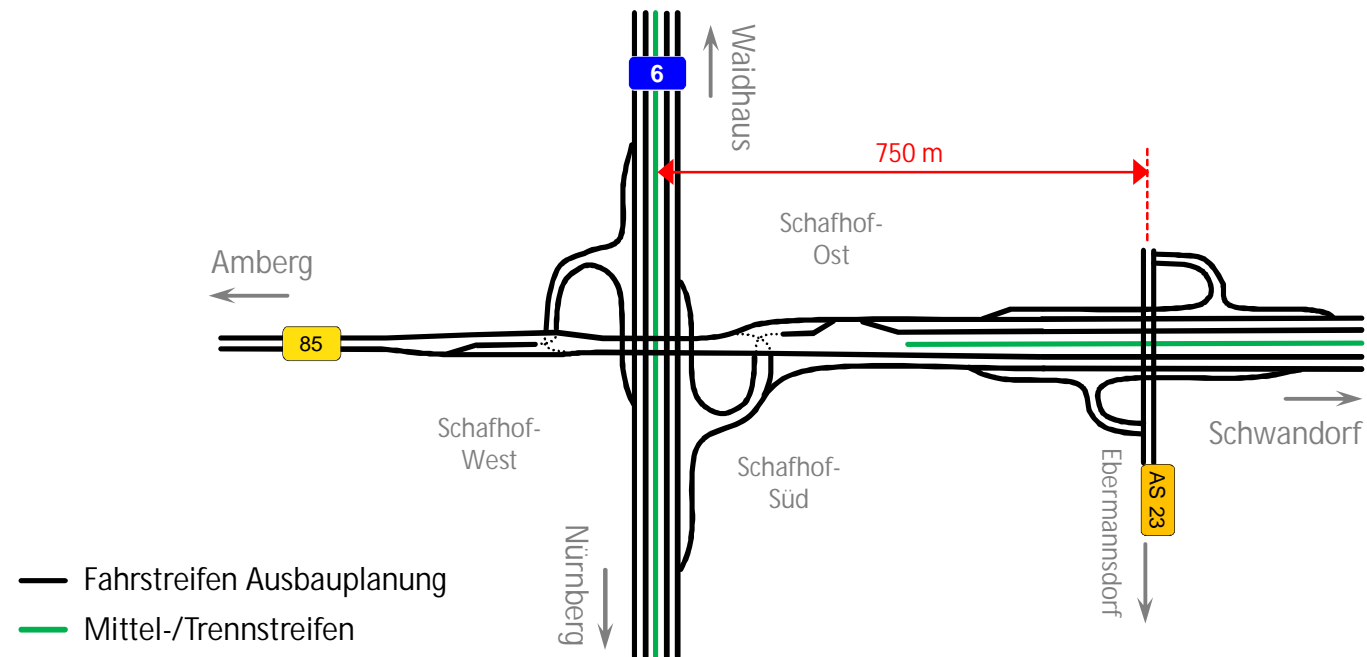


B 85, vierstreifiger Ausbau im Kreuzungsbereich mit der BAB A 6 und der St 2151
Hier: Übersicht denkbarer Ausbauvarianten im Bereich der AS Amberg-Ost
Spurpläne zur Überleitung des zweibahnig-vierstreifigen Ausbaues auf den einbahnig-zweistreifigen Bestand

Bestand: „Nullvariante“ BNV

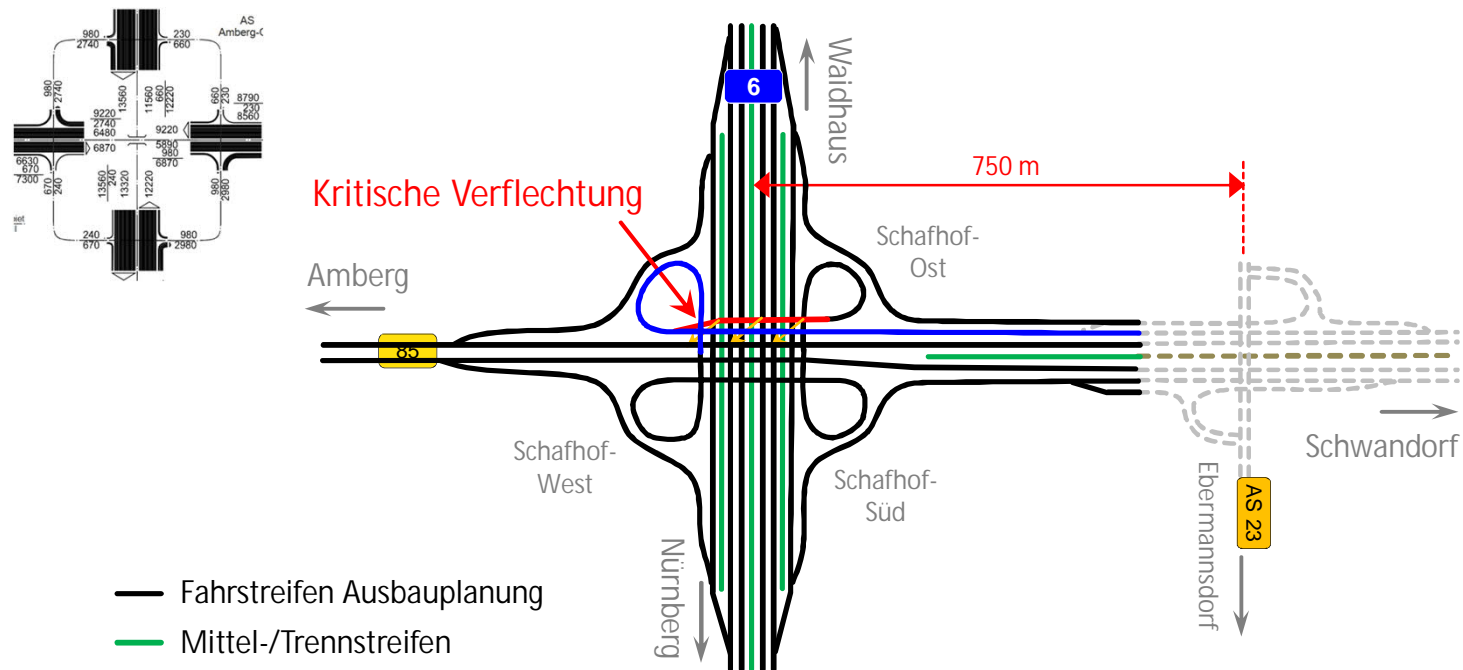


Bewertung: räumliche Überlagerung des Linkseinzuges der B 85 in Fahrtrichtung Amberg mit dem Beschleunigungstreifen aus dem Knotenpunkt der B 85 mit der AS 23 erscheint unter zunehmendem Prognoseverkehr hinsichtlich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit sowie sicherheitstechnisch sehr bedenklich.

B 85, vierstreifiger Ausbau im Kreuzungsbereich mit der BAB A 6 und der St 2151
 Hier: Übersicht denkbarer Ausbauvarianten im Bereich der AS Amberg-Ost
 Spurpläne zur Überleitung des zweibahnig-vierstreifigen Ausbaues auf den einbahnig-zweistreifigen Bestand

Spursubtraktion im Kleeblatt

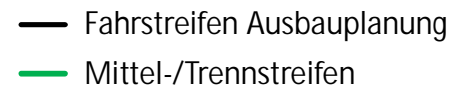
SKB1



Bewertung: Die kritische Verflechtung des Verkehrsstroms Nürnberg-Amberg auf sehr kurzer Länge (~165 m) über zwei Fahrspuren hinweg mit gleichzeitiger Durchdringung des starken Übereckstroms Schwandorf-Nürnberg ist sicherheitstechnisch nicht vertretbar.

Spurpläne zur Überleitung des zweibahnig-vierstreifigen Ausbaues auf den einbahnig-zweistreifigen Bestand

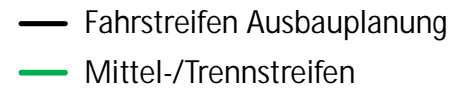
ÜVR1



Bewertung: Eine rein vorfahrtgeregelte Einmündung von Verbindungsrampen in eine mehr als zweistreifig ausgebildete übergeordnete Straße ist nach allgemein anerkannten Grundsätzen sicherheitstechnisch nicht vertretbar.

Spurpläne zur Überleitung des zweibahnig-vierstreifigen Ausbaues auf den einbahnig-zweistreifigen Bestand

ÜVR2

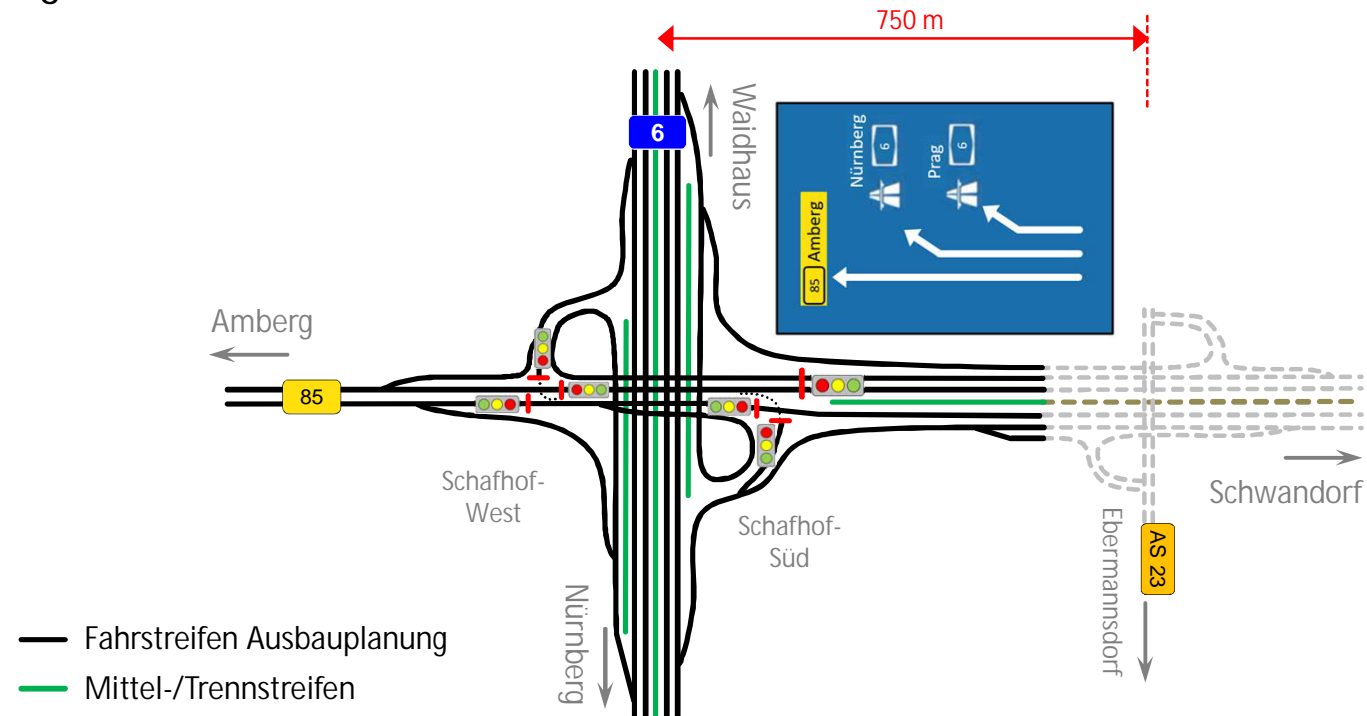


Anlage A1 zum Erläuterungsbericht der Planfeststellung

B 85, vierstreifiger Ausbau im Kreuzungsbereich mit der BAB A 6 und der St 2151
 Hier: Übersicht denkbarer Ausbauvarianten im Bereich der AS Amberg-Ost
 Spurpläne zur Überleitung des zweibahnig-vierstreifigen Ausbaues auf den einbahnig-zweistreifigen Bestand

Überleitung mit LSA

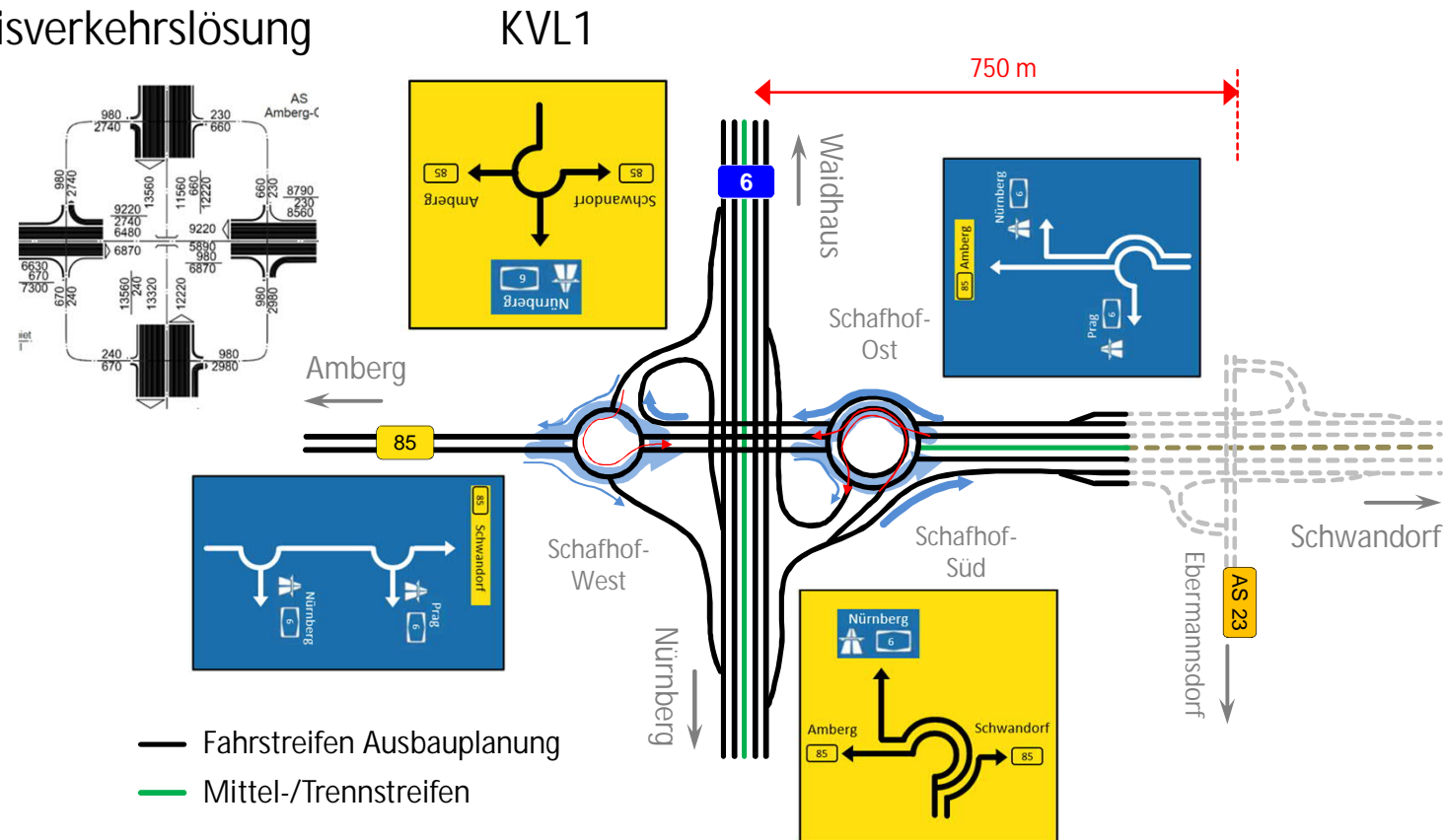
ÜLSA1



Bewertung: Die Anordnung einer Lichtsignalanlage auf freier Strecke eines Straßenzuges der EKL 1 widerspricht den Zielen der Verbindungsfunktion und den Grundsätzen der einschlägigen Regelwerke für diese Entwurfsklasse. Insbesondere am Beginn bzw. Ende eines zweibahnig-vierstreifigen Ausbauabschnittes erscheint diese Lösung dem Nutzer nicht vermittelbar.

B 85, vierstreifiger Ausbau im Kreuzungsbereich mit der BAB A 6 und der St 2151
 Hier: Übersicht denkbarer Ausbauvarianten im Bereich der AS Amberg-Ost
 Spurpläne zur Überleitung des zweibahnig-vierstreifigen Ausbaues auf den einbahnig-zweistreifigen Bestand

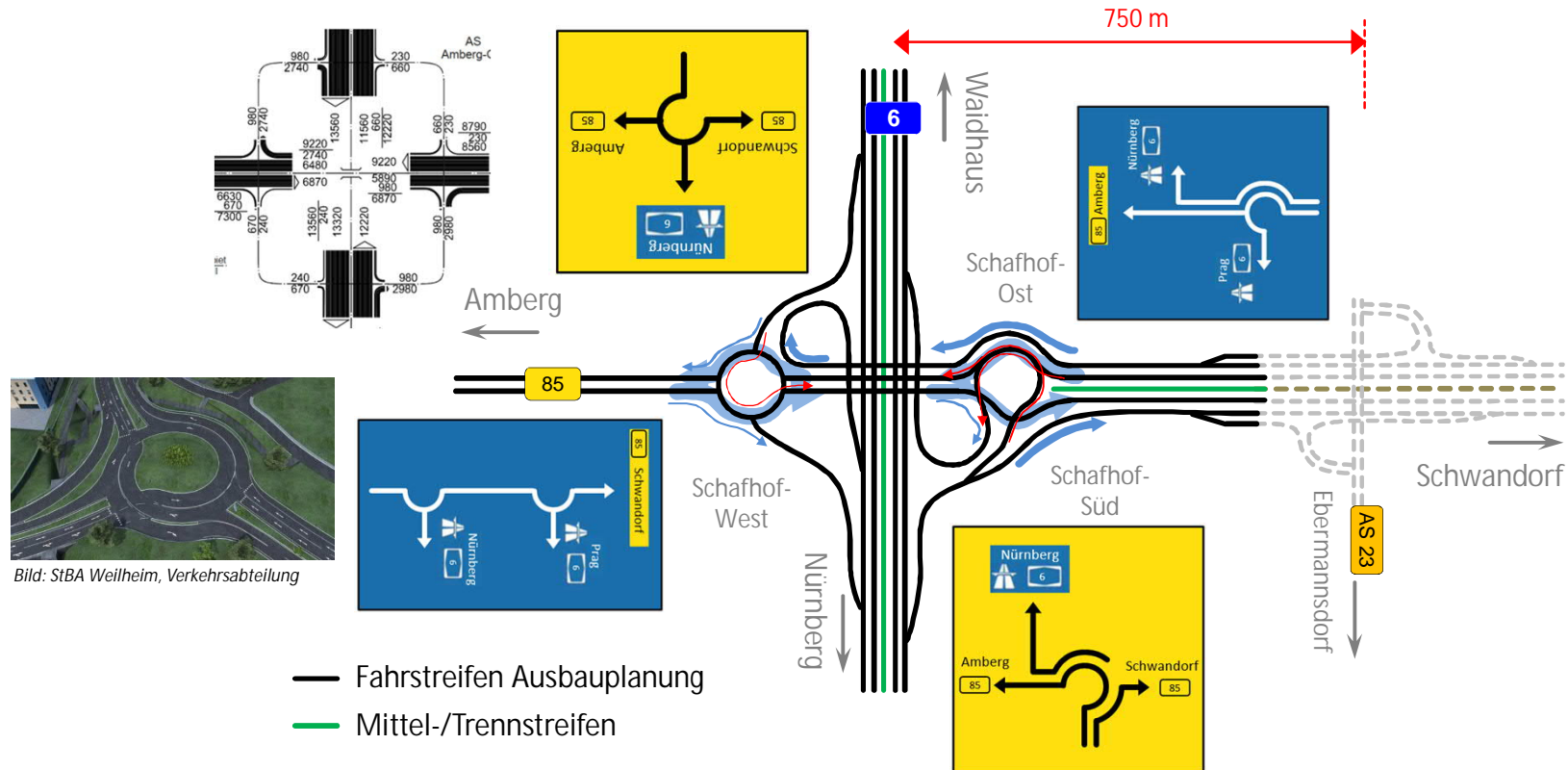
Kreisverkehrslösung



Bewertung: Für Kraftfahrer der Verkehrsbeziehung Nürnberg-Amberg ist die Begreifbarkeit des rechten Teilknotenpunktes stark eingeschränkt. Es besteht die Gefahr kurzfristiger, kritischer Spurwechselvorgänge vor der Verbindungsrampe Schwandorf-Nürnberg.

B 85, vierstreifiger Ausbau im Kreuzungsbereich mit der BAB A 6 und der St 2151
 Hier: Übersicht denkbarer Ausbauvarianten im Bereich der AS Amberg-Ost
 Spurpläne zur Überleitung des zweibahnig-vierstreifigen Ausbaues auf den einbahnig-zweistreifigen Bestand

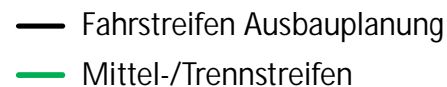
Turbokreisel TK1



Bewertung: Für Kraftfahrer der Verkehrsbeziehung Nürnberg-Amberg ist die Begreifbarkeit des rechten Teilknotenpunktes stark eingeschränkt. Es besteht die Gefahr kurzfristiger, kritischer Spurwechselvorgänge vor der Verbindungsrampe Schwandorf-Nürnberg. Schwierig erscheint auch die Erfassbarkeit der Verkehrsbeziehung Schwandorf-Prag.

Spurpläne zur Überleitung des zweibahnig-vierstreifigen Ausbaues auf den einbahnig-zweistreifigen Bestand

KVL2

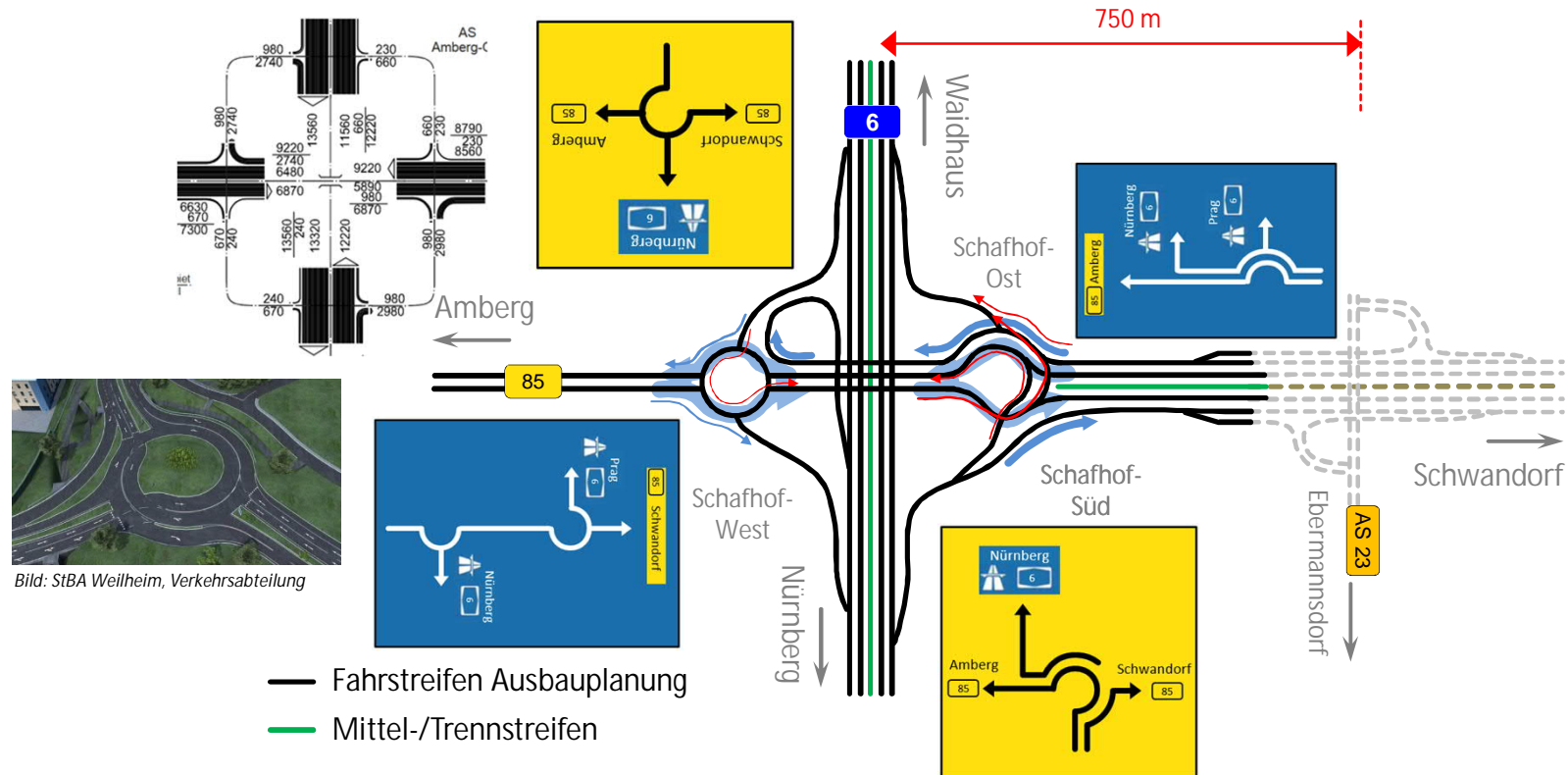


Anlage A1 zum Erläuterungsbericht der Planfeststellung

B 85, vierstreifiger Ausbau im Kreuzungsbereich mit der BAB A 6 und der St 2151
 Hier: Übersicht denkbarer Ausbauvarianten im Bereich der AS Amberg-Ost
 Spurpläne zur Überleitung des zweibahnig-vierstreifigen Ausbaues auf den einbahnig-zweistreifigen Bestand

Turbokreisel

TK2



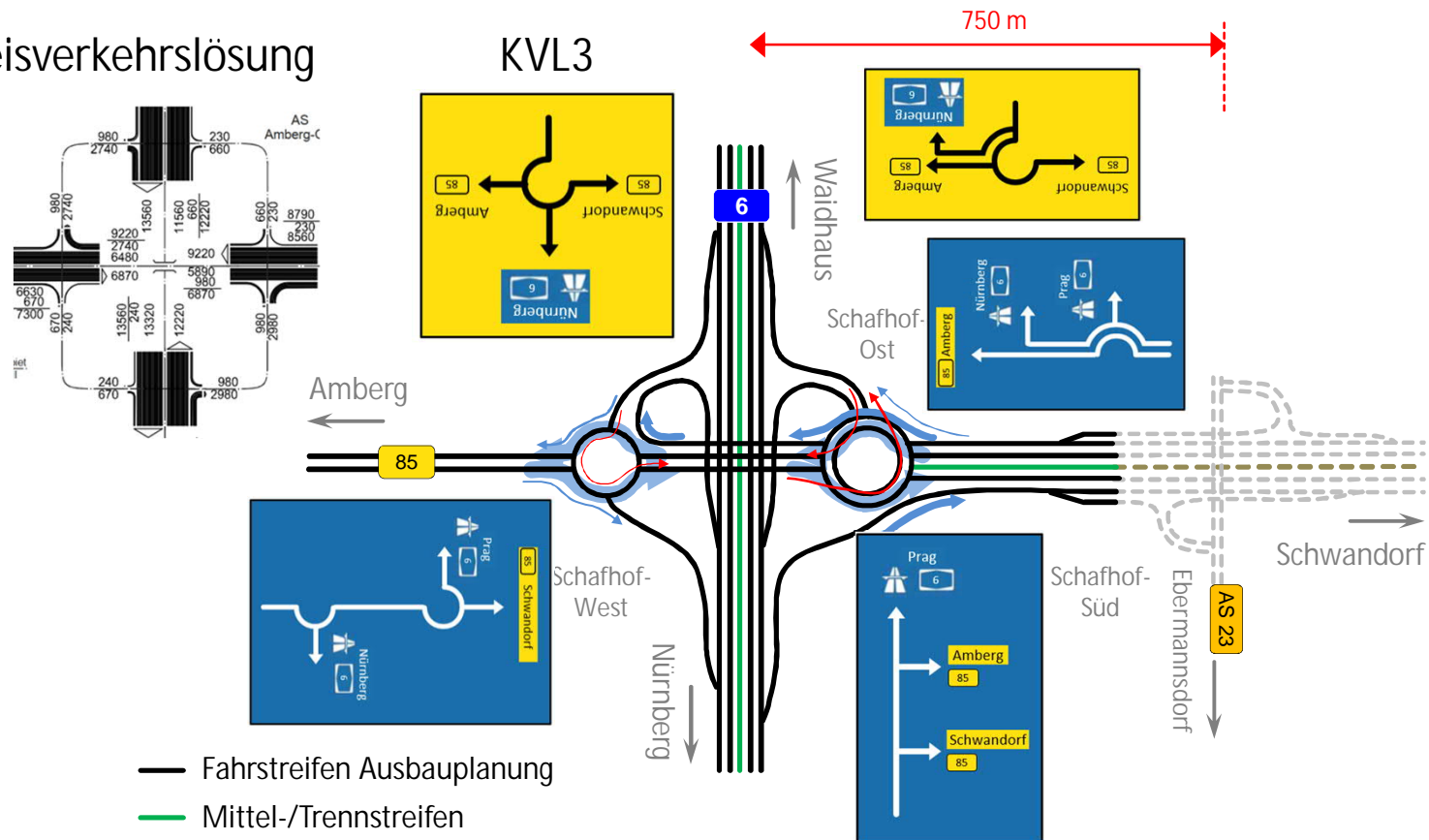
Bewertung: Für Kraftfahrer der Verkehrsbeziehung Nürnberg-Amberg ist die Begreifbarkeit des rechten Teilknotenpunktes stark eingeschränkt. Es besteht die Gefahr kurzfristiger, kritischer Spurwechselvorgänge vor der Verbindungsrampe Schwandorf-Nürnberg.

B 85, vierstreifiger Ausbau im Kreuzungsbereich mit der BAB A 6 und der St 2151

Hier: Übersicht denkbarer Ausbauvarianten im Bereich der AS Amberg-Ost

Spurpläne zur Überleitung des zweibahnig-vierstreifigen Ausbaues auf den einbahnig-zweistreifigen Bestand

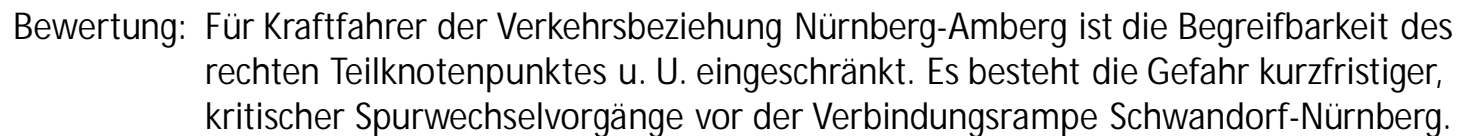
Kreisverkehrslösung



Bewertung: Für Kraftfahrer der Verkehrsbeziehung Nürnberg-Amberg ist die Begreifbarkeit des rechten Teilknotenpunktes u. U. eingeschränkt. Es besteht die Gefahr kurzfristiger, kritischer Spurwechselvorgänge vor der Verbindungsrampe Schwandorf-Nürnberg.

Spurpläne zur Überleitung des zweibahnig-vierstreifigen Ausbaues auf den einbahnig-zweistreifigen Bestand

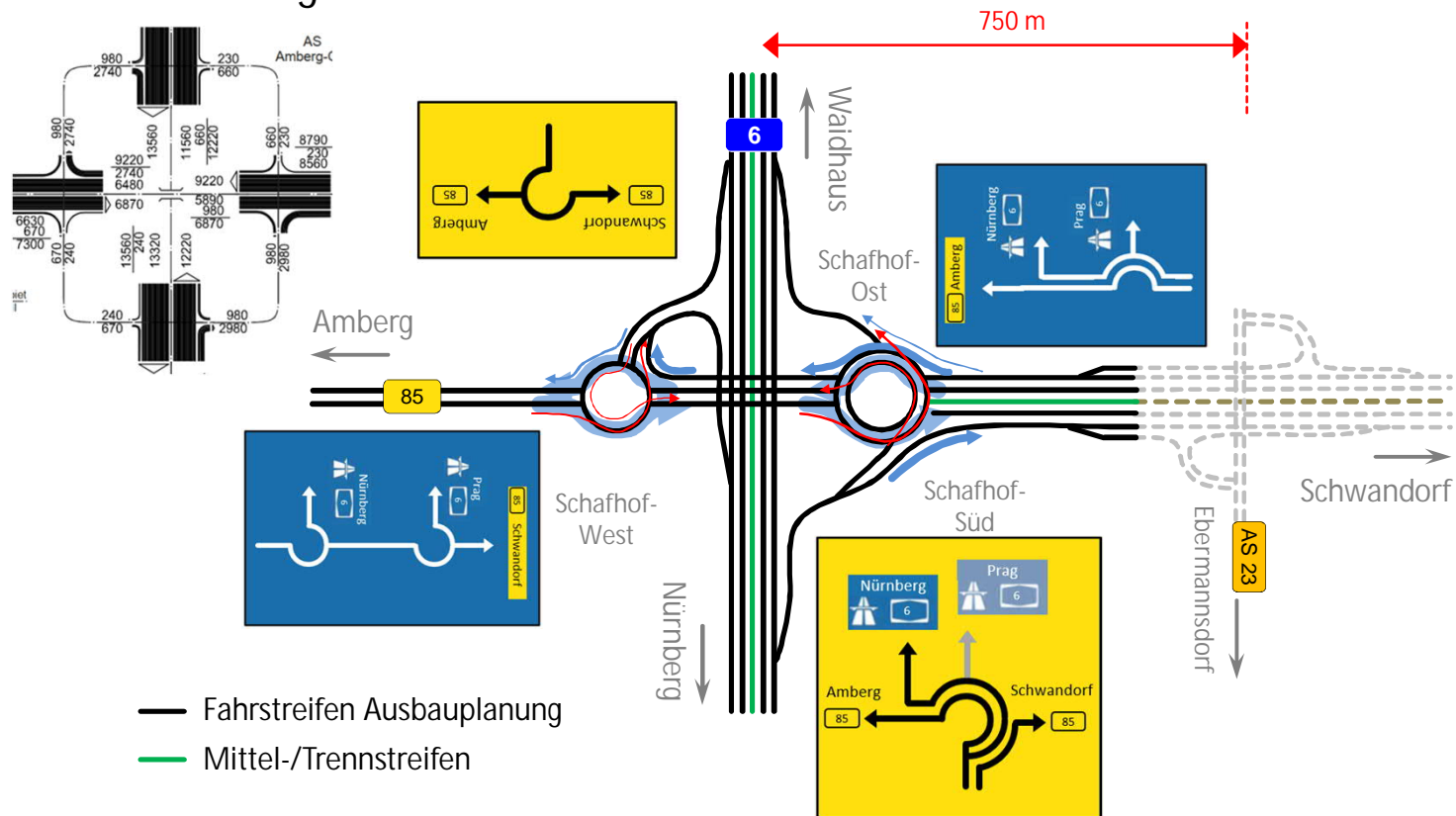
TK3



B 85, vierstreifiger Ausbau im Kreuzungsbereich mit der BAB A 6 und der St 2151
 Hier: Übersicht denkbarer Ausbauvarianten im Bereich der AS Amberg-Ost
 Spurpläne zur Überleitung des zweibahnig-vierstreifigen Ausbaues auf den einbahnig-zweistreifigen Bestand

Kreisverkehrslösung

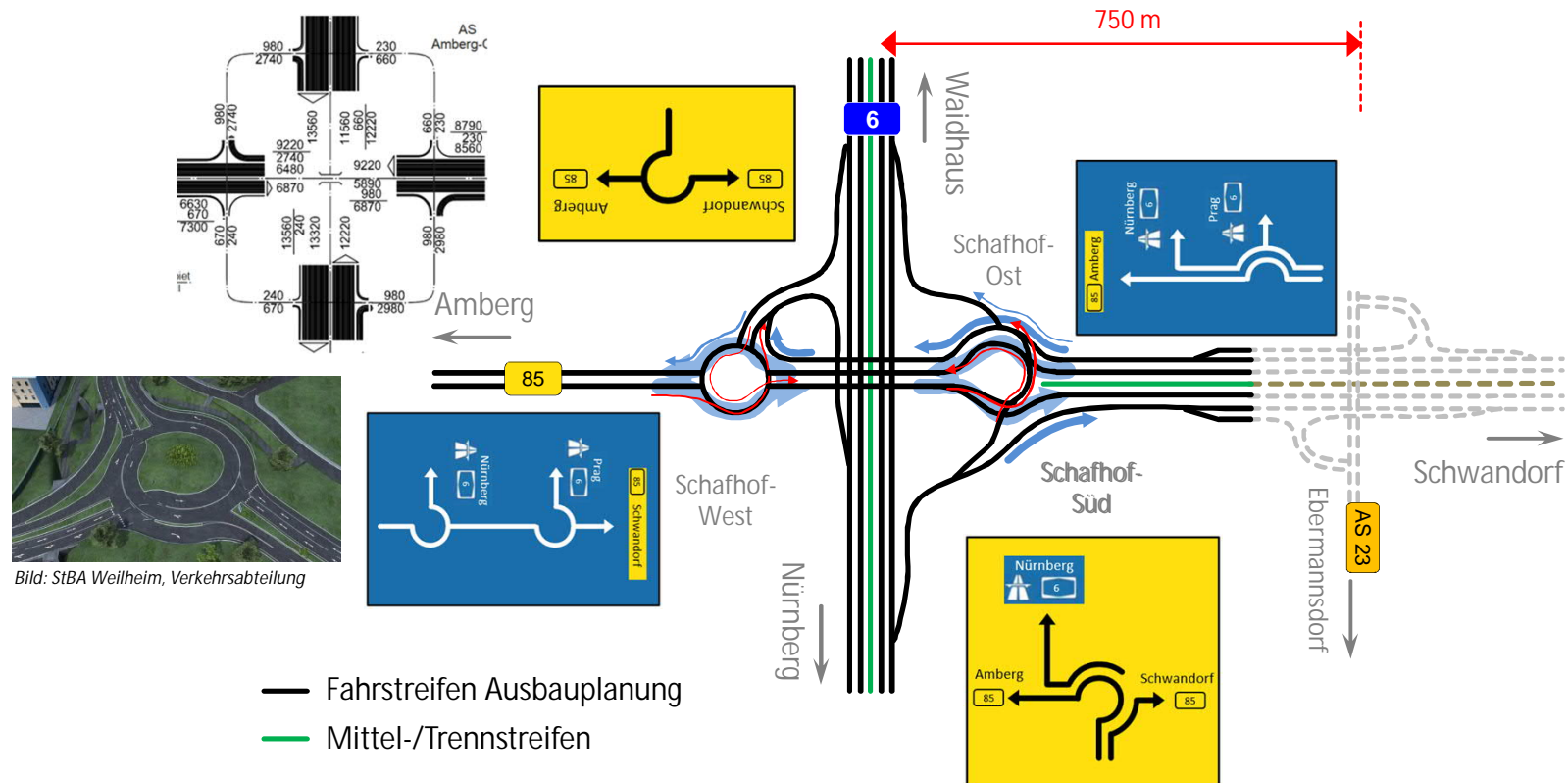
KVL4



Bewertung: Für Kraftfahrer der Verkehrsbeziehung Nürnberg-Amberg ist die Begreifbarkeit des rechten Teilknotenpunktes stark eingeschränkt. Es besteht die Gefahr kurzfristiger, kritischer Spurwechselvorgänge vor der Verbindungsrampe Schwandorf-Nürnberg. Schwierig erscheint auch die Erfassbarkeit der Verkehrsbeziehung Schwandorf-Prag.

B 85, vierstreifiger Ausbau im Kreuzungsbereich mit der BAB A 6 und der St 2151
 Hier: Übersicht denkbarer Ausbauvarianten im Bereich der AS Amberg-Ost
 Spurpläne zur Überleitung des zweibahnig-vierstreifigen Ausbaues auf den einbahnig-zweistreifigen Bestand

Turbokreisel TK4

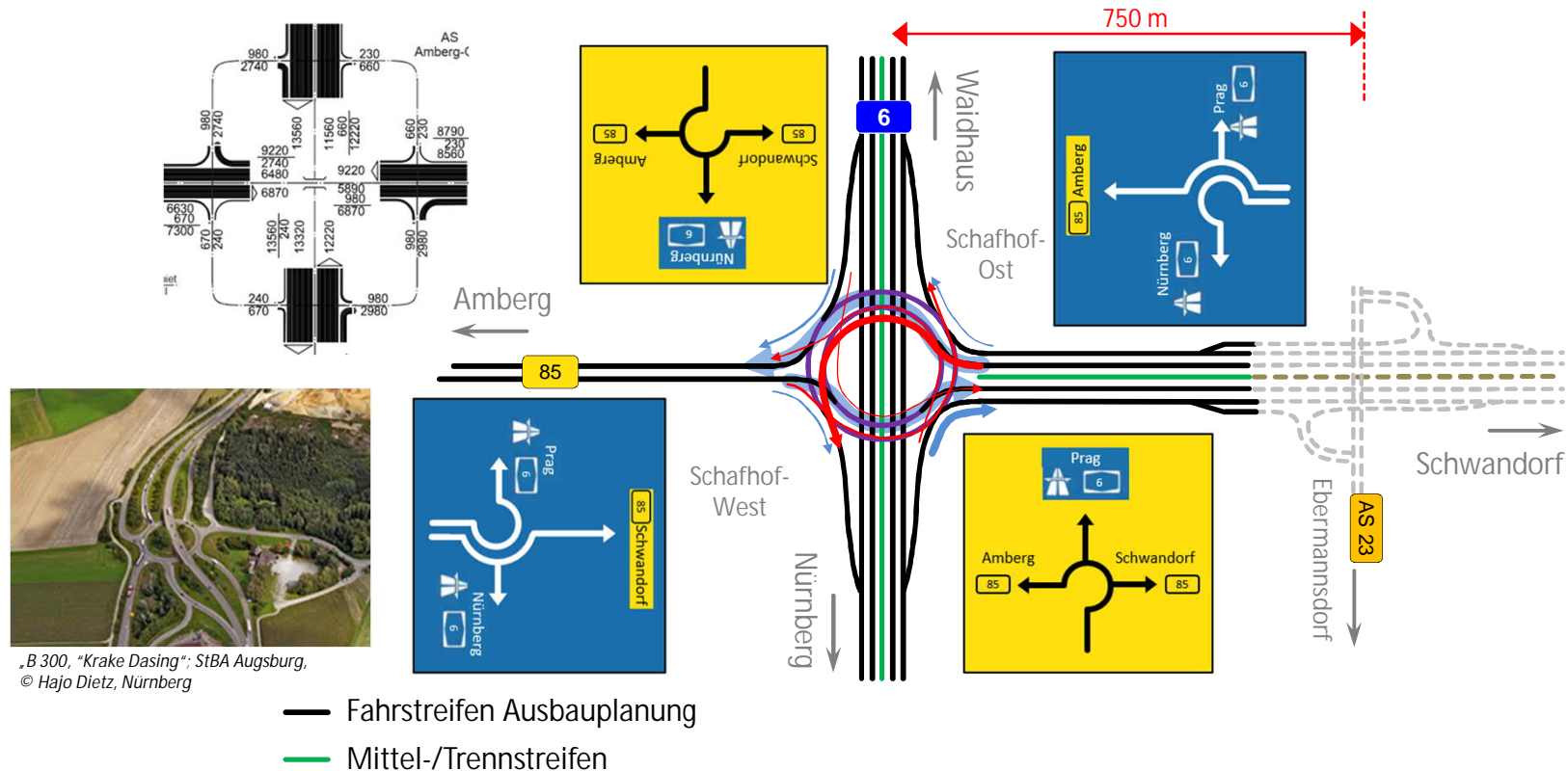


Bewertung: Für Kraftfahrer der Verkehrsbeziehung Nürnberg-Amberg ist die Begreifbarkeit des rechten Teilknotenpunktes stark eingeschränkt. Es besteht die Gefahr kurzfristiger, kritischer Spurwechselvorgänge vor der Verbindungsrampe Schwandorf-Nürnberg. Schwierig erscheint auch die Erfassbarkeit der Verkehrsbeziehung Schwandorf-Prag.

B 85, vierstreifiger Ausbau im Kreuzungsbereich mit der BAB A 6 und der St 2151
 Hier: Übersicht denkbarer Ausbauvarianten im Bereich der AS Amberg-Ost
 Spurpläne zur Überleitung des zweibahnig-vierstreifigen Ausbaues auf den einbahnig-zweistreifigen Bestand

Raute mit Verteilerkreis

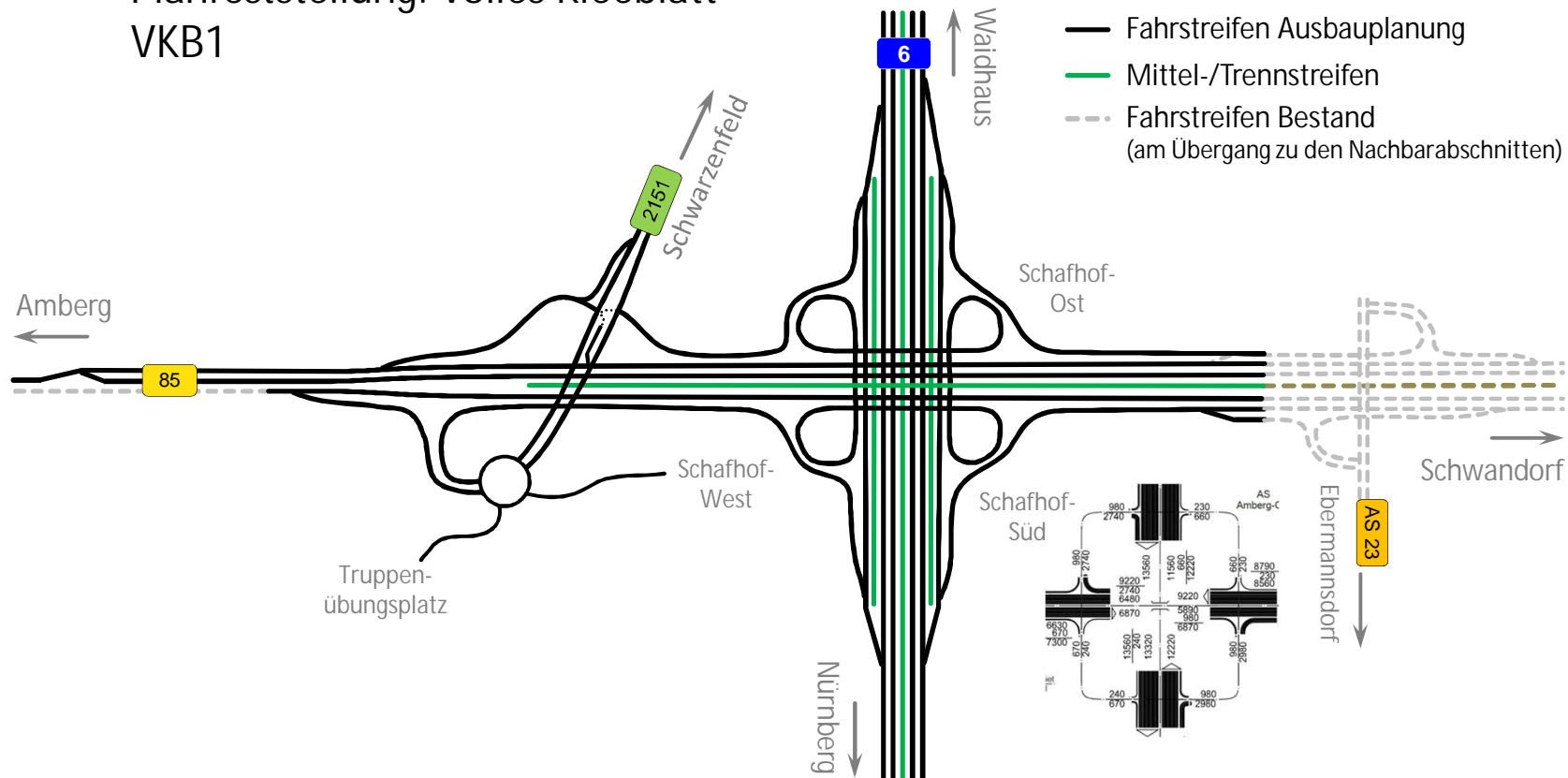
RVK1



Bewertung: Für Kraftfahrer der Verkehrsbeziehungen Amberg-Prag und v. a. des großen Übereckstromes Schwandorf-Nürnberg ist die Begreifbarkeit des Knotenpunktes u. U. eingeschränkt. Es besteht die Gefahr kritischer Spurwechselvorgänge innerhalb der zweistreifigen Kreisfahrbahn.

Spurpläne zur Überleitung des zweibahnig-vierstreifigen Ausbaues auf den einbahnig-zweistreifigen Bestand

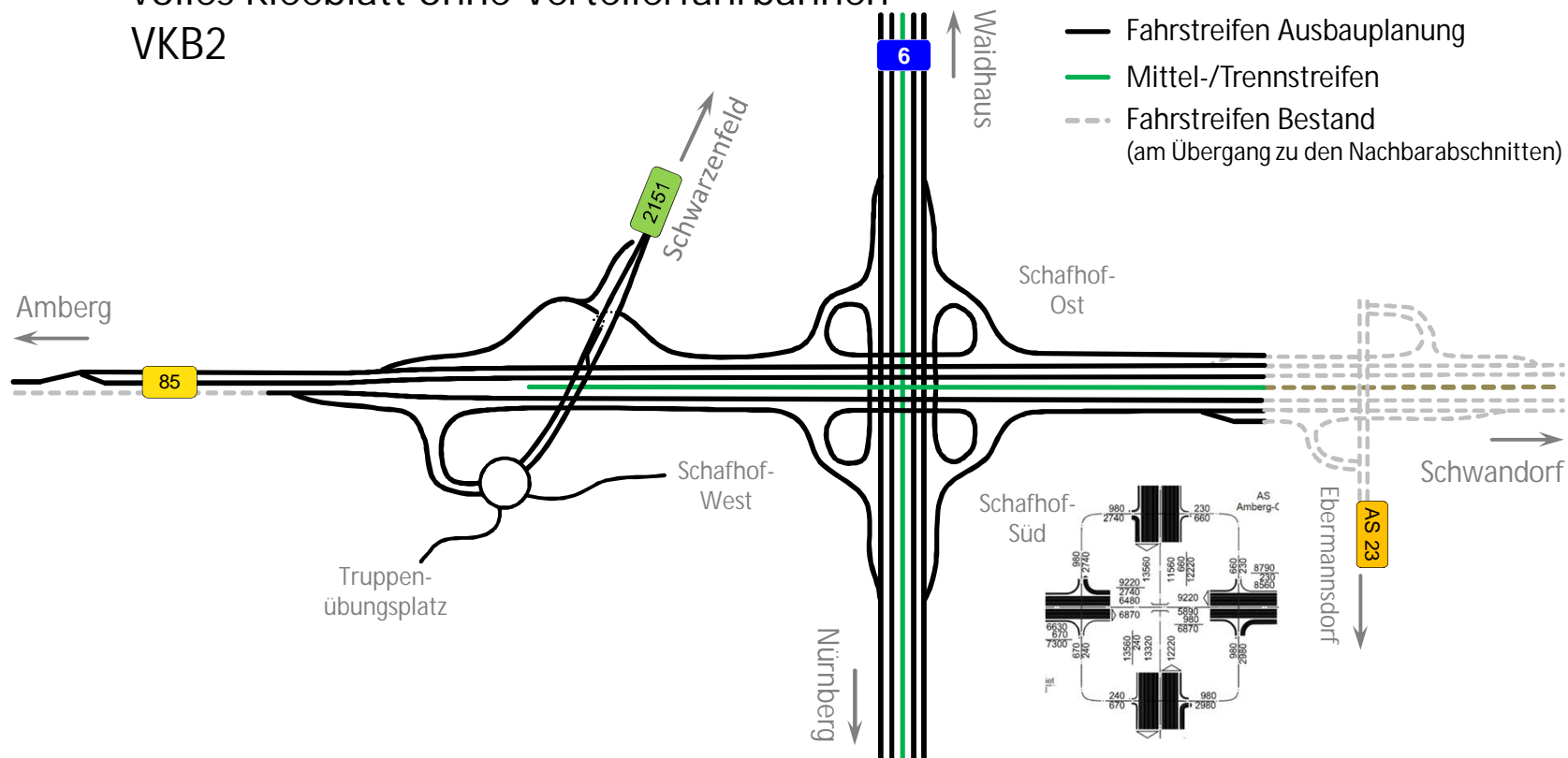
VKB1



Bewertung: Allgemein gut begreifbare und allgemein konfliktfreie Regellösung für einen Knotenpunkt zweier zweibahniger Straßen der Entwurfsklasse EKA 1.

Spurpläne zur Überleitung des zweibahnig-vierstreifigen Ausbaues auf den einbahnig-zweistreifigen Bestand

volles Kleeblatt ohne Verteilerfahrbahnen
VKB2



Bewertung: kritische Anzahl und Dichte der Ein- und Ausfahrten und Verflechtungsbereiche entlang der Hauptfahrbahn der BAB A 6 (EKA 1A). Nach RAA nur in Ausnahmefällen an Autobahnen der Entwurfsklasse EKA 2 und 3 (autobahnähnliche Straßen und Stadtautobahnen) zugelassen. Kritisch ist der unmittelbare Durchsatz des stark mit Lkw belegten rechten Fahrstreifens der A 6.