STELLUNGNAHME

Koblenz, 12.05.2026

von: **Patrick Berens (VERTEC GmbH)**

Betr. **Stellungnahme zu den verkehrlichen Einwendungen der Städte Homburg und Neunkirchen bzgl. der verkehrlichen Untersuchung zur Erweiterung des Fashion Outlet Centers in Zweibrücken**

In der nachfolgenden Stellungnahme wird auf die Einwendungen der Städte Homburg und Neunkirchen eingegangen. Hierbei wird Bezug auf folgende Schriftstücke genommen:

- Hupfer moveit GbR, Kandel: "Prüfung der verkehrlichen Grundlagen zur Erweiterung des Fashion Outlet Center Zweibrücken" vom 07.08.2025, Anlage 5

- Hupfer moveit GbR, Kandel: "Prüfung der verkehrlichen Grundlagen zur Erweiterung des Fashion Outlet Center Zweibrücken, Aktualisierung 2025" vom 13.03.2026, Anlage 6

Hupfer moveit GbR, Kandel: "Prüfung der verkehrlichen Grundlagen zur Erweiterung des Fashion Outlet Center Zweibrücken" vom 07.08.2025, Anlage 5

3.1.1 Verkehrserhebung

Die Erhebungen der Knotenströme erfolgten lt. eigenen Angaben jeweils von 0:00 Uhr bis 24:00 Uhr. Hierbei wird nicht beschrieben, ob die Erhebung automatisch durch Geräte oder manuell durch Personal erhoben wurde. Insbesondere für die Kreisverkehre, darunter ein "Turbinenkreisel" erscheint eine Kennzeichenerfassung und Auswertung erforderlich. Dies kann aus den Ausführungen jedoch nicht nachvollzogen werden.

Die Erhebungen erfolgten videogestützt. Die Auswertung der Videodaten erfolgte manuell mit geschultem und erfahrenem Personal. Aufgrund der Videoaufzeichnungen ist die Auszählung von Kreisverkehren durch wiederholtes Anschauen und die Erfassung einzelner Fahrbeziehungen ohne weiteres möglich, sodass die Notwendigkeit einer Erhebungsmethodik zur Stromverfolgung (z.B. Kennzeichenverfolgung) nicht gegeben war.

3.1.2 Corona-Einfluss

Die Verwendung des Mittelwertes aus den Verkehrsmengen von Dienstag und Donnerstag ist zu hinterfragen: Die reale Verkehrsmenge den verwendeten Wert unterschreitet außerhalb der Ferien an einem Tag der Woche, sie überschreitet ihn an allen anderen Normalwerktagen sowie an den Wochenenden. In der Folge bedeutet dies, dass eine Dimensionierung für den Mittelwert aus Dienstag und Donnerstag, die Verkehrsinfrastruktur unterdimensioniert ist. Dies ist umso bedeutsamer, als die Vergleiche zu 2019 die Grundlage für die Definition der maßgebenden Belastungen im Status Quo sind.

Die Betrachtungen beziehen sich auf einen "Normalwerktag" (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) und "Samstag in den Ferien" als Spitzentag des Outlets. Der Abgleich des corona-bedingten Einflusses auf die Besucherzahlen des Outlets ist plausibel nur über die Mittelwerte der einzelnen Wochentage des Jahres 2019 mit den Besucherzahlen der Erhebungstage möglich. Die Schwankungsbreite der Besucherzahlen im Jahr 2019 für Normalwerktage lag zwischen rd. 5.700 – 12.100 Besuchern am Tag.

Die Mittelwertbildung zwischen Dienstag und Donnerstag (2019 zu Erhebungstag) führt dazu, dass die Belastungswerte des Donnerstags welche auf dem Niveau der Besucherzahlen aus 2019 liegen (Ø Besucher Donnerstag 2019 – 7.070 / Besucher Donnerstag Erhebungstag – 7.081), um den genannten Faktor erhöht werden. Rechnerich gehen rd. 8.000 Besucher in die Modellierung des Normalwerktages ein.

3.1.3.1 Grundsätzliche Ermittlung maßgebender Tagesverkehre

Die Erhebung der Verkehrsmengen erfolgten durch VERTEC an einem Dienstag und einem Donnerstag, die, wie beschrieben, unterschiedliche Besucheraufkommen aufweisen. Die Ergebnisse der Erhebungen werden zu einer Verkehrsmenge zusammengeführt. Dabei ist nicht ersichtlich, wie diese ermittelt wird. Zielsetzung der Definition repräsentativer Werktage ist es, Werte zu Grund zu legen, die häufig auftreten und selten überschritten werden.

Die Erhebungen fanden zum überwiegenden Teil am Donnerstag (08.07.2021) statt. Die am 06.07.2021 erhobenen Knotenpunkte wurden auf das höhere Niveau der Donnerstagserhebung harmonisiert und angeglichen.

Auffällig erscheint die Korrelation von Anzahl der Besucherinnen und Besucher im Vergleich zu der Anzahl der Fahrzeuge. An Normalwerktagen kommen ca. 7.000 bis 8.000 Besucher mit ca. 4.125 Fahrzeugen je Tag, was einer durchschnittlichen Pkw-Besetzung von 1,7 bis 1,9 Personen/Pkw entspricht. An Samstagen hingegen, ermittelt sich der Pkw-Besetzungsgrad zu 2,9 bis 3,6 Pers./Pkw. Dies erscheint unverhältnismäßig hoch, mit einer im Ergebnis zu niedrigen Menge an induziertem Verkehr.

Die Verkehre des Outlets wurden im Jahr 2021 sowohl am Normalwerktag als auch am Samstag innerhalb der Ferien erhoben und mit den durch die Betreiberin zur Verfügung gestellten Besucherzahlen der Erhebungstage abgeglichen.

Ein erneuter Abgleich erfolgte im Zuge der Bearbeitung der Aktualisierung im Jahr 2025 mit Daten, die unserem Büro durch die Betreiberin des Outlets für das Jahr 2024 zur Verfügung gestellt wurden. Dieser zeigte, dass im Mittel der Normalwerktage (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) rd. 5.800 Personen das Outlet besucht haben und gleichzeitig rd. 1.600 Zufahrten erfasst wurden. Der Besetzungsgrad ermittelt sich dabei auf einen Wert von ca. 3,6. Die Richtigkeit der Daten wurde unserem Büro durch die Betreiberin auf Nachfrage bestätigt.

3.1.3.2 Induzierte Verkehre Fashion Outlet an relevanten Tagen

Wird ein Cordon gebildet, der alle Zu- und Ausfahrten des Outlet Centers umfasst, so ergibt sich für den Normalwerktag der Erhebung eine Gesamtsumme von 4.030 Fahrzeugen und für den Spitzentag von 5.400 Fahrzeugen jeweils in der Einfahrt für den gesamten Tag.

Aus den Erhebungen lassen sich nicht eindeutig sämtliche dem Outlet zuzuordnende Verkehre direkt ableiten, da über den Kreisverkehrsplatz Londoner Bogen / Prager Straße noch weitere Nutzungen ohne Bezug zum Outlet angesiedelt sind. Diese wurden innerhalb der Modellbearbeitung betrachtet und entsprechend kalibriert. Die aufgeführten Belastungen wurden durch den Gutachter im Prüfbericht aufaddiert, ohne dies zu beachten. In dem Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2021 wird die Aufsummierung der Erhobenen Verkehre aus den benannten Gründen nicht aufgeführt.

Darüber hinaus sind die verwendeten Werte nicht durchgehend identisch. Die Darstellung der Verkehrsmengen aus der Erhebung liegt für den Normalwerktag leicht, für den Spitzentag deutlich über den in den zugeordneten Abbildungen. Die in der Abbildung dargestellten Verkehrsmengen, die auch für die weitergehenden Nachweise verwendet wurden, liegen somit für den maßgeblichen Fall deutlich unter den aus Besucherzahlen abgeleiteten Werten

Der Gutachter vergleicht hier die Belastungen der Erhebungen (beeinflusst durch Corona) mit den kalibrierten Belastungen des Analysemodells (ohne Corona-Einfluss), in dem die Belastungen des Outletcenters bereits hochgerechnet wurden. Dieser Vergleich ist fachlich falsch.

Die Verkehrsuntersuchung VERTEC bezieht den Spitzentag auf einen Sonntag, obwohl nachweislich der Samstag in der vorliegenden Situation der Tag in der Woche, mit der höchsten Verkehrsmenge und damit maßgeblich ist. Nicht nur, dass am Samstag das Outlet-Center die höchsten Besucherzahlen aufweist, es sind darüber hinaus auf viele weitere Nutzungen in dem Bereich des Flugplatzes aktiv und generieren weitere Beschäftigte und Besucher. Die von VERTEC verwendeten Verkehrsmengen sind somit für den Spitzentag nicht korrekt.

Die Verkehrsuntersuchung wurde für den Spitzentag auf einen "Samstag innerhalb der Ferien" bezogen und nicht auf einen Sonntag. Die Erhebungen fanden an entsprechenden Tagen statt. Das Verkehrsmodell wurde explizit auf einen "Samstag innerhalb der Ferien" kalibriert.

3.1.4 Prognose der Verkehrsmengen

3.1.4.1 Lokale Entwicklungen im Umfeld des Outlets

Die Hinweise zum Verkehrsaufkommen der FGSV, sowie die nachfolgenden Veröffentlichungen von Bosserhoff, D. mit aktualisierten Werten, geben für die Schätzung der induzierten Verkehre stets Minimal- und Maximalwerte an. Werden die Potenziale in der Umgebung des Outlet-Center entsprechend den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens nachvollzogen, so ergeben sich potenziell deutlich höhere Werte für die zu erwartenden Mehrverkehre.

Die gewählten Eingangsgrößen zur Ermittlung der Verkehrserzeugung im Umfeld des Outletcenters beruhen grundlegend auf den Richtwerten der FGSV. Weiterhin werden Erfahrungswerte eigener Erhebungen vergleichbarer Gebiete herangezogen. Gleichzeitig lassen sich die gewählten Eingangsgrößen auch aus den bereits vorhandenen Nutzungen (GI / GE / SO) im Umfeld des Outlets (Gesamtgebiet des Flughafen Zweibrücken) aus den Erhebungen ableiten. Gebietsgrößen und vorhandene Nutzungen werden in Abgleich mit den erfassten Zu- und Abfahrten (Knotenpunkte K6, K8 – K11, K14) gesetzt. Hieraus ergeben sich überwiegend deutlich geringere Verkehrsaufkommen als diejenigen, die Eingang in die Prognosen gefunden haben. Eine Unterdimensionierung kann aus gutachterlicher Sicht mit den geführten Plausibilisierungen ausgeschlossen werden. Im Gutachten aus dem Jahr 2021 wurde auf die detaillierte Angabe der Eingangsgrößen verzichtet. Diese wurden in der Aktualisierung aus dem Jahr 2025 unverändert ergänzt. Ein Ansatz von höheren oder sogar Maximalwerten, über die in Abgleich zu den vorhandenen Strukturen gewählten Ansätzen, führt potenziell zu einer Überdimensionierung des Verkehrssystems. In verkehrlichen Aufgabenstellungen ist es Vorgabe, das Verkehrssystem bzgl. der Leistungsfähigkeit auf ein befriedigendes / ausreichendes Maß der Qualität zu bemessen, um insbesondere ein wirtschaftliches Verkehrssystem zur Verfügung stellen zu können. Dies ist mit den gewählten Eingangsgrößen geschehen.

3.1.4.2 Induzierte Verkehre aus der geplanten Erweiterung des Outlet Centers

Die Prognose der induzierten Verkehre aus der Erweiterung des Outlet-Centers in dem Gutachten VERTE 2021 folgt einer einfachen Betrachtung auf Basis der prognostizierten Entwicklung der Besucherzahlen. Diese wurde lt. VERTEC 2021 in Abstimmung mit dem Auftraggeber und Betreiber des Outlet-Centers festgelegt.

Das ist korrekt. In Abstimmung mit der Betreiberin des Outlets wurde die verkehrliche Prognose auf Basis der durch die Erweiterung erwarteten Mehrbesucher ermittelt. Die Entwicklung der Besucherzahlen wurde durch die Betreiberin des Outlets zur Verfügung gestellt und stammen aus der "Städtebaulich und raumordnerische orientierte Auswirkungsanalyse zur geplanten Flächenerweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet (ZFO) in der kreisfreien Stadt Zweibrücken, Londoner Bogen 10 – 90" (Ecostra-Gutachten).

Tab. C2 **Entwicklung / Erweiterung / Meilensteine (Quelle: Ecostra)**

Jahr	Verkaufsfläche zusätzlich [m²]	Verkaufsfläche gesamt [m²]	Besucherzahlen	Entwicklung Besucher	Bemerkung
2001	--	10.700	k.A.		Eröffnung
2006	4.500	15.200	k.A.	k.A.	Erweiterung 2006
2008	3.000	18.200	1.691.623		Erweiterung Ende 2008
2009			2.455.549	+45%	
2010	2.800	21.000	2.640.436		Erweiterung Ende 2010
2011			3.286.870	+24%	
2019			4.129.794		
202x	**8.500**	**29.500**	**5.200.000**	**ca. +27%**	**gepl. Erweiterung**

Aus den Zahlen geht darüber hinaus nicht hervor, warum die Besuchs-Steigerungen der Normalwerktage (Mo-Fr) deutlich unterschiedlich zu den Wochenenden erfolgt. Aus der Verwendung der Jahresbesucherzahlen erfolgt die Annahme einer identischen prozentualen Besuchersteigerung. Daher erscheinen unterschiedliche Annahmen für die Entwicklungen unplausibel.

Die Angaben zu den erwarteten Besucherzahlen im Jahr 202x aus der gezeigten Tabelle (5.200.000), wurden mit denen aus dem Jahr 2019 (4.129.794) verglichen und so ein Faktor von 27% ermittelt, der jeweils auf das Aufkommen im Analysemodell aufgeschlagen wurde. Aufgrund der jeweils unterschiedlichen Ausgangsbelastungen Normalwerktag und Samstag, ergeben Sich unterschiedliche absolute Zuwächse.

Hinsichtlich der Besucherzahlen erfolgt die Ermittlung des Zuwachses auf dem Vergleich der Jahre 2019 mit 202x (mit Erweiterung des Centers). Die Verkehrserhebung erfolgte jedoch im Jahr 2021 mit einem deutlich niedrigeren Besucheraufkommen als im Jahr 2019. Daher sind die Verkehrswerte aus 2021 auf die Werte für 2019 zu kalibrieren…

…In dem vorliegenden Gutachten ist die Kalibrierung offensichtlich nicht erfolgt (Gleichung (2)), sondern es wurden die erhobenen Verkehrsmengen aus 2021 mit den Besuchersteigerungen in Relation zu 2019 hochgerechnet…

Die Belastungswerte des Outlets wurden innerhalb der Bearbeitung im Anschluss an die Modellkalibrierung (Kalibrierung auf die erhobenen Belastungen) zur Ermittlung des Analyse-Nullfall im Verkehrsmodell bereits angehoben und somit auf das Niveau von 2019 angepasst. (vgl. Kapitel B5). Somit sind in der Modellgrundlage bereits die Verkehrsbelastungen auf Basis der Besucherzahlen aus dem Jahr 2019 enthalten. Die Hochrechnung der Verkehre kann somit auf dem Bezugshorizont 2019 – 202x erfolgen.

Aus den Zahlen geht darüber hinaus nicht hervor, warum die Besuchs-Steigerungen der Normalwerktage (Mo-Fr) deutlich unterschiedlich zu den Wochenenden erfolgt. Aus der Verwendung der Jahresbesucherzahlen erfolgt die Annahme einer identischen prozentualen Besuchersteigerung. Daher erscheinen unterschiedliche Annahmen für die Entwicklungen unplausibel.

Wie bereits erwähnt wurde die Ausgangsbelastung am Normalwerktag (rd. 4.200 Kfz/d – Richtung) und am Samstag (rd. 6.400 Kfz/d – Richtung) mit dem Faktor von 27% angehoben. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangsbelastungen fallen die Zuwächse unterschiedlich aus.

Das Gutachten führt eine einfache Potenzialabschätzung für die Nutzung des ÖPNV durch, welche einzig eine Kapazitätsbetrachtung ist. Für die Betriebszeiten wird ein Potenzial von 50 Personen je Busfahrt in dem Zeitraum von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr unterstellt, welches sich bei Verdoppelung des Taktes halbiert…
…Das Potenzial muss bei dieser Betrachtungsweise als zu hoch eingeschätzt ermittelt werden. Auf Grund der besonderen Nutzung in dem betrachteten Bereich sind unterschiedliche Nutzungszwecke zu betrachten….
…Dies sind die Berufspendler-Verkehre, sowohl für das Outlet als auch für die umliegenden Arbeitsplätze. Diese sind in erster Linie in den Berufs-Spitzenzeiten zu bedienen und von einer grundsätzlichen Verdichtung des ÖPNV-Taktes relativ unbeeindruckt….
…Folgerichtig wurden durch die Gutachter in dem Gutachten VERTEC keine verkehrsreduzierenden Wirkungen des ÖPNV-Ausbaus angenommen.

Den Ausführungen wird zugestimmt.

Hinsichtlich der Parkraumsituation macht das Gutachten VERTEC keine Aussagen, was in der Aufgabenstellung des Gutachtens begründet ist. Dabei erscheint die Parkraumsituation bereits im derzeitigen Zustand zeitweise unzureichend.

Die Parkraumsituation war nicht Gegenstand der Beauftragung.

Bzgl. der angebrachten Einwände bzgl. der Parkraumsituation, beziehen wir uns auf folgende Aussage der Betreiberin:

Aktuell sind 2.418 Parkplätze vorhanden. Gesetzlich vorgeschrieben wären 1.644. Durch die Erweiterung sollen nochmals 673 dazu kommen. Wir (die Betreiberin) sind demnach bereits weit über dem Maß, das wir gesetzlich erfüllen müssten und halten es für sehr unrealistisch, dass durch die Expansion Verkehrsrückstaus aufgrund fehlender Parkplätze entstehen könnten.

Hupfer moveit GbR, Kandel: "Prüfung der verkehrlichen Grundlagen zur Erweiterung des Fashion Outlet Center Zweibrücken, Aktualisierung 2025" vom 13.03.2026, Anlage 6

3.1 Verkehrserhebung und Ausgangsverkehrsmengen

Die Grundlage der Verkehrsuntersuchung bildet eine Verkehrserhebung, die im Jahr 2021 durchgeführt wurde. Hierbei wurden Verkehrsströme an zwei sogenannten Normalwerktagen (Dienstag und Donnerstag) erhoben. Die Ergebnisse dieser beiden Tage wurden gemittelt und als repräsentative Verkehrsmenge für einen sogenannten Normalwerktag angesetzt.

Die Ergebnisse der Erhebungen wurden nicht gemittelt. Sie wurden jeweils auf das höhere Niveau harmonisiert und angeglichen.

Nach Darstellung im Gutachten (VERTEC 2021, Abbildung B6) wurden hierbei folgende Verkehrsströme für das Outlet-Center ermittelt:

- *Zielverkehr: etwa 4.030 Kfz/Tag*
- *Quellverkehr: etwa 3.957 Kfz/Tag*

Diese Werte wurden anschließend als Grundlage für die weiteren verkehrlichen Berechnungen verwendet…

…Darüber hinaus bestehen Unterschiede zwischen den im Gutachten 2021 dargestellten Verkehrsmengen und den im Gutachten 2025 angegebenen Werten der ursprünglichen Verkehrserhebung. Während im Gutachten 2021 rund 4.030 Kfz/Tag im Zielverkehr ausgewiesen werden, wird in der Aktualisierung ausgeführt, dass bei der Erhebung lediglich rund 3.750 Zufahrten zum Outlet registriert worden seien.

Aus den Erhebungen lassen sich nicht eindeutig sämtliche dem Outlet zuzuordnende Verkehre direkt ableiten, da über den Kreisverkehrsplatz Londoner Bogen / Prager Straße noch weitere Nutzungen ohne Bezug zum Outlet angesiedelt sind. Diese wurden innerhalb der Modellbearbeitung betrachtet und entsprechend kalibriert. Die aufgeführten Belastungen wurden durch den Gutachter (Hupfer moveit GbR) im Prüfbericht aufaddiert, ohne dies zu beachten. In dem Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2021 wird die Aufsummierung der Erhobenen Verkehre aus den benannten Gründen nicht aufgeführt.

Die Angabe von 3.750 Zufahrten pro Tag aus dem aktualisierten Gutachten in 2025, ist ein kalibrierter Modellwert auf Basis der Erhebungen (vor Angleichung der Besucherzahlen aufgrund der Corona-Pandemie bedingten und geminderten Werte).

Da die Verkehrserhebung im Jahr 2021 unter den besonderen Rahmenbedingungen der Corona-Pandemie durchgeführt wurde, wurde im Gutachten zusätzlich eine pauschale Korrektur vorgenommen. Hierzu wurden die gemittelten Verkehrsmengen um rund 12 % erhöht, um einen angenommenen pandemiebedingten Rückgang der Besucherzahlen zu berücksichtigen.

Die Korrektur der Besucherzahlen in dem Gutachten aus dem Jahr 2021 wurden um 13% angehoben, um eine durch die Corona-Pandemie bedingte Minderung der Besucherzahlen auszugleichen. Dies erfolgte auf Basis von Besucherzahlen, die durch die Betreiberin des Outlets zur Verfügung gestellt wurden.

Im aktualisierten Gutachten aus dem Jahr 2025 wird ausgeführt, dass sich die Besucherzahlen des Outlet-Centers seit der Verkehrserhebung im Jahr 2021 verändert haben. Während im Jahr 2021 an einem durchschnittlichen Normalwerktag etwa 6.700 Besuchende gezählt wurden, lagen die Besucherzahlen im Jahr 2024 bei etwa 6.400 Besuchenden pro Tag. Dies entspricht einem Rückgang von rund 4,5 %.

Das ist korrekt. Die Angaben zu den Besucherzahlen stammen wiederum von der Betreiberin des Outlets. Die Richtigkeit der Daten wurden unserem Büro entsprechend bestätigt.

Im Gutachten wird davon ausgegangen, dass sich die Entwicklung der Verkehrsströme grundsätzlich proportional zur Entwicklung der Besucherzahlen verhält. Auf dieser Grundlage wird für das Outlet-Center im aktualisierten Gutachten eine Verkehrsmenge von rund 3.600 Kfz/Tag im Zielverkehr sowie 3.600 Kfz/Tag im Quellverkehr angesetzt. Wird ausgehend von den im Gutachten 2021 dargestellten Verkehrsströmen eine proportionale Entwicklung entsprechend dem Rückgang der Besucherzahlen zwischen 2021 und 2024 angenommen, ergäbe sich eine Verkehrsmenge von etwa 3.850 Kfz/Tag im Ziel- und im Quellverkehr.

Die im Gutachten angesetzte Verkehrsmenge von rund 3.600 Kfz/Tag liegt damit deutlich unter dem Wert, der sich aus einer proportionalen Fortschreibung der ursprünglichen Verkehrserhebung ergeben würde. Eine nachvollziehbare Herleitung dieser Differenz erfolgt im Gutachten nicht. Damit bleibt unklar, auf welcher Grundlage die angesetzte Verkehrsmenge bestimmt wurde.

Der Gutachter geht im Prüfbericht von seinen aus den Erhebungen aufaddierten Zufahrten zum Outlet von 4.030 Kfz/d aus. Wie bereits erwähnt, liegen die kalibrierten Modellbelastungen aus den Erhebungen bei rd. 3.750 Kfz/d jeweils in der Zu- und der Abfahrt. Die Abminderung der 3.750 Kfz/d um 4,5% für zu einer Reduzierung um ca. 170 Kfz/d auf eine Belastung von 3.580 Kfz/d und wird auf 3.600 Kfz/d gerundet.

3.3 Weitere induzierte Verkehre
3.3.1 Fast-Food-Restaurant
Neben den Verkehrsströmen des Outlet-Centers selbst berücksichtigt die Verkehrsuntersuchung zusätzliche Verkehrsaufkommen aus weiteren Nutzungen im Umfeld des Standorts. Hierzu zählt unter anderem ein im Jahr 2024 eröffnetes Fast-Food-Restaurant in fußläufiger Entfernung zum Outlet-Center. Im Gutachten wird angenommen, dass diese Nutzung ein Verkehrsaufkommen von rund 500 Kfz/Tag im Ziel- und Quellverkehr erzeugt. Gleichzeitig wird angenommen, dass ein erheblicher Teil der Besucher dieses Restaurants aus dem Outlet-Center selbst stammt und das Restaurant zu Fuß oder im Zusammenhang mit einem Outlet-Besuch aufsucht…

…Die angenommene Aufteilung zwischen fußläufigen Besuchern und Pkw-Verkehr beim Fast-Food-Restaurant wird im Gutachten nicht näher begründet. Eine empirische Grundlage – etwa durch Besucherbefragungen oder Verkehrszählungen – wird nicht dargestellt.

Die Basisdaten zur verkehrlichen Erzeugungsrechnung wurden mit dem Zweckverband Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken explizit abgestimmt. Dazu gehört auch die Annahme, dass ein größerer Teil der Besucher des Fast-Food-Restaurants, aufgrund der fußläufigen Nähe zum Outlet, aus den Besucherzahlen dieses herrührt.

Auch die Abschätzung der Verkehrsaufkommen aus den Entwicklungsflächen basiert auf pauschalen Ansatzwerten.
Dieses Vorgehen ist grundsätzlich üblich, wenn konkrete Nutzungen noch nicht vollständig feststehen. Gleichzeitig können sich je nach konkreter Nutzung erhebliche Bandbreiten der möglichen Verkehrserzeugung ergeben.
Im Gutachten wird jedoch jeweils nur ein einzelner Ansatzwert verwendet, ohne alternative Szenarien oder Bandbreiten zu betrachten.
Damit bleibt offen, in welchem Umfang höhere Verkehrsaufkommen auftreten können und welche Auswirkungen diese auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes haben würden.

Wie bereits in diesem Dokument erwähnt, beruhen die gewählten Eingangsgrößen zur Ermittlung der Verkehrserzeugung im Umfeld des Outletcenters grundlegend auf den Richtwerten der FGSV. Weiterhin werden Erfahrungswerte eigener Erhebungen vergleichbarer Gebiete herangezogen. Gleichzeitig lassen sich die gewählten Eingangsgrößen auch aus den bereits vorhandenen Nutzungen (GI / GE / SO) im Umfeld des Outlets (Gesamtgebiet des Flughafen Zweibrücken) aus den Erhebungen ableiten. Gebietsgrößen und vorhandene Nutzungen werden in Abgleich mit den erfassten Zu- und Abfahrten gesetzt. Hieraus ergeben sich überwiegend deutlich geringere Verkehrsaufkommen als diejenigen, die Eingang in die Prognosen gefunden haben. Die Wahrscheinlichkeit einer Unterdimensionierung auf Basis dieser Betrachtungen ist somit auf Grundlage tatsächlich vorhandener Strukturen im Plangebiet minimiert. Im Gutachten aus dem Jahr 2021 wurde auf die detaillierte Angabe der Eingangsgrößen verzichtet. Diese wurden in der Aktualisierung aus dem Jahr 2025 unverändert ergänzt.

3.3.2 Entwicklungsflächen 2021 und 2025

Der Vergleich der in den Gutachten aus den Jahren 2021 und 2025 angesetzten Entwicklungsflächen zeigt mehrere Veränderungen.
Während im Gutachten aus dem Jahr 2021 noch rund 49,4 ha Entwicklungsflächen berücksichtigt wurden, umfasst die Aktualisierung lediglich etwa 44,7 ha. Dies entspricht einer Reduktion um etwa 4,7 ha.
Gleichzeitig bleibt das prognostizierte Verkehrsaufkommen aus diesen Entwicklungsflächen nahezu unverändert.
Während im Gutachten 2021 ein Verkehrsaufkommen von 3.780 Kfz/(d × Ri) angesetzt wird, beträgt dieser Wert in der Aktualisierung 2025 3.710 Kfz/(d × Ri).

Auf der Grundlage einer erneuten Abstimmung mit dem Zweckverband Flugplatz Zweibrücken als Entwicklungsgesellschaft der betreffenden Flächen, haben sich maßgebliche Veränderungen in der Bauleitplanung eingestellt, die entsprechend Eingang in die Aktualisierung gefunden haben. Dies wird durch die durch den Gutachter im Prüfbericht erstellte Tabelle mit dem Abgleich der Entwicklungen zwischen 2021 und 2025 klar ersichtlich.

Bebauungsplan / Nutzung	Vertec 2021		Vertec 2025		Veränderung 2025 - 2021	
	Fläche	Verkehr (Kfz/d x Ri)	Fläche	Verkehr (Kfz/d x Ri)	Fläche	Verkehr (Kfz/d x Ri)
Areal Steitzhof und Umfeld – GE/GI	ca. 15,0 ha	1.050	ca. 15,0 ha	1.455	ca. 0,0 ha	405
Umfeld DOZ – GE	ca. 5,5 ha	385	ca. 2,0 ha	170	-3,5 ha	-215
Flugplatz Mitte – GE	ca. 3,5 ha	245	ca. 7,0 ha	490	+3,5 ha	+245
Flugplatz Mitte – SO	ca. 3,5 ha	525	ca. 0,0 ha	–	-3,5 ha	-525
Flugplatz Süd / L700 – GE/GI	ca. 1,4 ha	100	ca. 1,4 ha	100	0,0 ha	-
Flugplatz Süd / Luftfahrt – GE	ca. 6,0 ha	420	ca. 6,0 ha	525	0,0 ha	105
Flugplatz Süd / Luftfahrt – SO	ca. 0,5 ha	75	ca. 0,5 ha	75	0,0 ha	-
Flugplatz Süd / Berliner Allee – GE/GI	–	–	ca. 7,6 ha	530	+7,6 ha	+530
Flugplatz Süd-West / Östlich L700 – GE/GI	–	–	ca. 4,2 ha	295	+4,2 ha	+295
Flugplatz Nordwest – GI	ca. 1,0 ha	70	ca. 1,0 ha	70	0,0 ha	-
Areal Truppacher Höhe – GE/GI	ca. 13,0 ha	910	–	–	-13,0 ha	-910
Summe	**ca. 49,4 ha**	**3.780**	**ca. 44,7 ha**	**3.710**	**-4,7 ha**	**-70**

Abbildung 1: Gegenüberstellung der Flächenansätze zu Entwicklungen im Umfeld des Outlet-Centers 2021 aus den Verkehrsgutachten VERTEC 2021 und 2025

In der Zeit zwischen beiden Bearbeitungen wurden teilweise neue Bebauungsplanverfahren begonnen, die zusätzliche Flächen generieren, Flächen wie das genannte Fast-Food-Restaurant wurden entwickelt (sind in der Analyse integriert), oder Flächen, die noch während der Bearbeitung vorhanden waren, stehen nicht mehr für eine Entwicklung zur Verfügung (Areal Truppacher Höhe). Auch konkretisierte Nutzungen auf einzelnen Flächen wurden mit den vorgegebenen Strukturen angesetzt und berechnet. Ein maßgebendes Beispiel hierfür ist die Entwicklung auf dem Areal Steitzhof. Waren in der Untersuchung noch keine konkreten Angaben zur Nutzung vorhanden, so konnte mit der Aktualisierung die Nutzung der Fläche durch eine Logistiknutzung eines Onlinehändlers Eingang finden.

Im Mix der veränderten Flächen und Nutzungen ergeben die Berechnungen nahezu identische Verkehrserzeugungen im Vergleich zu den Berechnungen aus 2021.

3.3.3 Ansätze zur Verkehrserzeugung

Das Gutachten VERTEC setzt für die Ermittlung der induzierten Verkehre für die weiteren Entwicklungen einen Wert an, der sich auf eine spezifische Verkehrserzeugung je ha und Nutzungsart bezieht. In einer derart frühen Phase der Beurteilung gibt das Regelwerk eine Bandbreite von/bis an. In den Gutachten von VERTEC wird jeweils ein Wert angegeben, der i.d.R. die Hälfte des Maximalwertes beträgt.

Eine nachvollziehbare Begründung, warum innerhalb der im Regelwerk angegebenen Bandbreite ein Wert im unteren Bereich gewählt wird, wird im Gutachten jedoch nicht dargestellt. Ferner ist dieser Wert dann kleiner als der Mittelwert der Grenzen, wenn die untere Grenze nicht Null beträgt. Das ist regelmäßig der Fall.

Darüber hinaus wird für das Besucheraufkommen ein Pkw-Besetzungsgrad von 1,25 Pers./Pkw angesetzt, wohingegen im Regelwerk ein Wert von 1,1 Pers./Pkw angegeben ist. Der angesetzte Pkw-Besetzungsgrad liegt über den im Regelwerk genannten Werten. Ein höherer Besetzungsgrad führt rechnerisch zu einer geringeren Anzahl von Fahrzeugfahrten und wirkt damit ebenfalls in Richtung niedriger Verkehrsbelastungen.

Nachfolgende Tabelle macht deutlich, dass die von VERTEC ermittelten induzierten Verkehre erheblich unterhalb der maximalen anzusetzenden Verkehrsmenge liegen, in jedem Fall sogar unterhalb der Mittelwerte der Verkehrserzeugung.

Wie bereits in diesem Dokument erwähnt, beruhen die gewählten Eingangsgrößen zur Ermittlung der Verkehrserzeugung im Umfeld des Outletcenters grundlegend auf den Richtwerten der FGSV. Weiterhin werden Erfahrungswerte eigener Erhebungen vergleichbarer Gebiete herangezogen. Gleichzeitig lassen sich die gewählten Eingangsgrößen auch aus den bereits vorhandenen Nutzungen (GI / GE / SO) im Umfeld des Outlets (Gesamtgebiet des Flughafen Zweibrücken) aus den Erhebungen ableiten. Gebietsgrößen und vorhandene Nutzungen werden in Abgleich mit den erfassten Zu- und Abfahrten gesetzt. Hieraus ergeben sich überwiegend deutlich geringere Verkehrsaufkommen als diejenigen, die Eingang in die Prognosen gefunden haben. Die Wahrscheinlichkeit einer Unterdimensionierung auf Basis dieser Betrachtungen ist somit auf Grundlage tatsächlich vorhandener Strukturen im Plangebiet minimiert. Im Gutachten aus dem Jahr 2021 wurde auf die detaillierte Angabe der Eingangsgrößen verzichtet. Diese wurden in der Aktualisierung aus dem Jahr 2025 unverändert ergänzt. Ein Ansatz von höheren oder sogar Maximalwerten, über die in Abgleich zu den vorhandenen Strukturen gewählten Ansätzen, führt potenziell zu einer Überdimensionierung des Verkehrssystems. In verkehrlichen Aufgabenstellungen ist es üblich bzw. oftmals Vorgabe, das Verkehrssystem bzgl. der Leistungsfähigkeit auf ein befriedigendes / ausreichendes Maß der Qualität zu bemessen, um insbesondere ein wirtschaftliches Verkehrssystem zur Verfügung stellen zu können.

3.4 Betrachtung von Spitzenbelastungen
Im Gutachten VERTEC 2021 wird neben dem Normalwerktag ein sogenannter Spitzentag betrachtet. Als Spitzentag wird hierbei ein Sonntag angesetzt.

Innerhalb der Untersuchung im Jahr 2021 wurde neben einem Normalwerktag ein Samstag innerhalb der Ferien als Spitzentag erhoben und betrachtet und nicht ein Sonntag.

Nach den im Gutachten dargestellten Besucherzahlen weist jedoch regelmäßig der Samstag das höchste Besucheraufkommen auf. Gerade an Samstagen überlagern sich zudem mehrere Verkehrsarten, darunter Besucherverkehre des Outlet-Centers sowie Freizeit- und Gewerbeverkehre im Umfeld.
In der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2025 wird dieser Aspekt nicht betrachtet. Die Untersuchung konzentriert sich auf die Betrachtung eines Normalwerktages. Damit wird der verkehrlich maßgebende Belastungsfall in den vorliegenden Untersuchungen nur eingeschränkt berücksichtigt. Dies ist insbesondere im Bereich der Anschlussstellen der BAB 8 sowie an den nachgeordneten Knotenpunkten von Bedeutung, da erhöhte Verkehrsbelastungen hier zu Rückstaubildungen und Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs führen können.

Aus den Ergebnissen der Untersuchung aus Jahr 2021 wird ersichtlich, dass der Normalwerktag im Vergleich zu Samstag eine etwas schlechtere Bewertung insbesondere im Bezug zur Leistungsfähigkeit des betrachteten Untersuchungsgebietes aufweist. Aus diesem Grund wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber der Normalwerktag als maßgebender Tag zur Aktualisierung der Untersuchung im Jahr 2025 gewählt.

Fazit

Aus gutachterlicher Sicht ergeben sich aus den vorgebrachten Einwendungen der Städte Homburg und Neunkirchen keine Begründungen für eine Änderung bzw. erneuten Durchführung der verkehrlichen Untersuchungen zur Erweiterung des Fashion Outlet Centers in Zweibrücken. Sämtliche Grundlagendaten, Richtwerte, Annahmen und Plausibilisierungen, stammen aus verifizierten oder bestätigten Quellen bzw. aus Abstimmungen mit zuständigen Behörden / Stellen.

Mit den verkehrlichen Untersuchungen und deren Ergebnissen liegt eine gesicherte und belastbare Grundlage für die weiteren Maßnahmen im Untersuchungsgebiet vor.

gez. Koblenz, 12.05.2026

Ingenieurbüro für **Ver**kehrsplanung und -**tec**hnik
VERTEC GmbH
Hohenfelder Straße 13
D - 56068 Koblenz
Tel.: 0261 / 30362-0
Fax: 0261 / 30362-99
Patrick Berens