



GEMEINDE NEUHOFEN

Verkehrsuntersuchung

zum

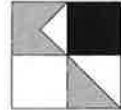
Neubau Edeka - Zweistufiges Investorenauswahlverfahren Nahversorgung und Wohnbauentwicklung Sportplatz

-Erläuterungsbericht-

Karlsruhe, im Juli 2019

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





1. Ausgangssituation

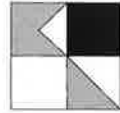
Entsprechend uns überlassenen Unterlagen will die Firma Edeka in Neuhofen auf dem zentralen Gelände des ehemaligen Sportplatzes einen neuen Einkaufsmarkt realisieren sowie zusätzliche Wohn- und Gewerbeeinheiten schaffen. Hierzu wurde ein zweistufiges Investorenauswahlverfahren vorgestaltet, dass eine angestrebte Verkaufsfläche von maximal 1.800 m² vorgibt. Daneben sollen auch Flächen für Wohnbebauung und ein weiteres Geschäftshaus für zusätzlichen Einzelhandel, Arztpraxis und Dienstleistung vorgesehen werden. In **Anlage 1** ist die Lage des Untersuchungsgebietes in Neuhofen dargestellt.

Die Firma Edeka hat eine Rahmenplanung für das Bebauungsplangebiet erstellt. Dieses sieht entsprechend **Anlage 2** die Realisierung des Einkaufsmarktes mit 1.800 m² Verkaufsfläche sowie ein Wohn- und Geschäftshaus mit drei Einheiten im Erdgeschoss für Gewerbe oder Gastronomie sowie im 1. und 2. OG 10 Wohneinheiten vor. Im Zuge des nördlich davon angrenzenden Siedlerweges werden 14 Doppelhaushälften vorgesehen.

2. Verkehrsanalyse

In der Gemeinde Neuhofen leben derzeit ca. 7.200 Einwohner. Das Statistische Landesamt Rheinland-Pfalz gibt zudem ca. 2.770 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Stand 30.06.2018 an. Die Gemeinde Neuhofen ist in erster Linie Wohnstandort, was sich im Verhältnis der Beschäftigten am Arbeitsort von ca. 1.174 und der Anzahl der Einpendler in Höhe von 927 gegenüber der Beschäftigten am Arbeitsort von 247, ebenfalls Stand 30.06.2018, ableiten lässt. Der Motorisierungsgrad in Neuhofen liegt bei 772 Kfz/1.000 Einwohner. Das Baugebiet soll vornehmlich über die Jahnstraße sowie untergeordnet für Wohnbebauung über den Siedlerweg erschlossen werden. Die Jahnstraße ist westlich von Neuhofen an die B 9 angebunden und ist somit Hauptanbindung bzw. -erschließung der Gemeinde Neuhofen.

Zur Beurteilung der verkehrlichen Umsetzbarkeit und dem Ausbau des Anschlusses an die Jahnstraße ist es erforderlich, die aktuellen Verkehrsbelastungen der Jahnstraße zu kennen. Da hier jedoch keine Daten zur Verkehrsbelastung vorliegen, wird das Verkehrsaufkommen der Jahnstraße über Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen in Neuhofen abgeschätzt. Entsprechend ergibt sich für die gesamte Gemeinde Neuhofen ein werktägliches Verkehrsaufkommen von ca. 15.000 Kfz/24 h. Dies heißt, dass je Werktag ca. 7.500 Fahrzeuge jeweils im Ziel- und Quellverkehr abgewickelt werden. Zur Beurteilung des oberen Belastungsansatzes wird im Weiteren davon ausgegangen, dass ca. 70 % nach Westen über die Jahnstraße orientiert sind. Am Ortsausgang Neuhofen ergibt sich somit eine Verkehrsbelastung je Fahrt-



richtung von ca. 5.300 Kfz/24 h. Geht man im Weiteren davon aus, dass auf Höhe des Untersuchungsgebietes ca. 50 % des gesamten Verkehrs verläuft, was aus der Struktur der Gemeinde Neuhofen eher als „Worst Case“-Ansatz angesehen werden kann, ergibt sich auf Höhe des Sportplatzes eine Verkehrsbelastung von ca. 2.700 Kfz/24 h je Fahrtrichtung. Im Weiteren wird eine werktägliche Verkehrsbelastung von 3.000 Kfz/24 h je Fahrtrichtung auf der Jahnstraße Höhe Plangebiet angesetzt.

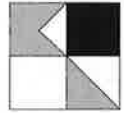
3. Verkehrsprognose

Als maßgebliche Verkehrsbelastung wird der Einkaufsverkehr Edeka mit insgesamt 1.800 m² Verkaufsfläche betrachtet, da dieser, während der maximal nachmittäglichen Spitzenstunde, sowohl im Ziel- als auch im Quellverkehr auftritt. Entsprechend **Anlagen 3.1 bis 3.9** ergibt sich für die 1.800 m² Verkaufsfläche eine werktägliche Verkehrsbelastung von ca. 1.200 Kfz/24 h jeweils im Ziel- und Quellverkehr. Die Berechnungen wurden mit Ansatz VerBau Bosserhoff 2019 durchgeführt. Während der maximalen Spitzenstunde zwischen 17:00 und 18:00 Uhr ergibt sich eine Verkehrsbelastung in Zu- und Ausfahrt von ca. 140 Kfz.

Zusätzlich wird im Weiteren davon ausgegangen, dass über die Zu- und Ausfahrt auch ein Wohn- und Geschäftshaus mit insgesamt drei Einheiten für Gewerbe- oder Gasthaus sowie im 1. und 2. OG für Wohnen mit ca. 10 Einheiten entstehen wird. Die Lage ist in **Anlage 2** aufgetragen.

4. Leistungsfähigkeitsbeurteilung

Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit bzw. des Ausbaus des Anschlusses an die Jahnstraße werden Berechnungen unter Berücksichtigung der zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen nach HBS 2015 durchgeführt. Dabei wird neben den stündlichen Verkehrsbelastungen nachmittags auch das Verkehrsaufkommen durch das zusätzliche Wohn- und Geschäftshaus berücksichtigt, für das von ca. 300 Fahrten werktags jeweils im Ziel- und Quellverkehr ausgegangen wird. Hier wird ein oberer Belastungsansatz von 10 % in der maximalen Spitzenstunde jeweils in Zu- und Ausfahrt angesetzt. Das Verkehrsaufkommen der nachmittäglichen Spitzenstunde Edeka wird zu 50 % auf die Jahnstraße Ost und Jahnstraße West verteilt. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Wohn- und Geschäftshauses wird demgegenüber in einer „Worst Case“-Betrachtung zu 100 % während der nachmittäglichen Spitzenstunde aus bzw. in Fahrtrichtung West angesetzt. Hieraus ergibt sich eine Gesamtbelastung in der nachmittäglichen Spitzenstunde von ca. 200 Kfz jeweils in Zu- und Ausfahrt. In **Anlage 4.1** ist die berücksichtigte Geometrie ohne Realisierung eines Linksabbiegestreifens im Zuge der



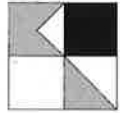
Jahnstraße aufgetragen. **Anlage 4.2** zeigt die nachmittägliche Gesamtbelastung des Knotenpunktes. Zur Beurteilung eines „Worst Case“-Ansatzes wurde die Grundbelastung wiederum mit dem Faktor 0,1 auf werktäglichen Spitzenstundenbelastungen umgerechnet. Die Gesamtbelastung des Knotenpunktes ergibt sich nun mit ca. 940 Pkw-Einheiten/h. Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit wurde mit dem Programm Knobel, BPS Bochum / Ettlingen in der neusten Version durchgeführt. Entsprechend ergibt sich für die maximale Spitzenstunde die Qualitätsstufe B nach HBS. Der Nachweis der Leistungsfähigkeit ohne Linksabbiegefahrstreifen im Zuge der Jahnstraße kann somit geführt werden. Auf der Jahnstraße ergibt sich ein maximaler Rückstau, der in 95 % der Fälle nicht überschritten wird, von einem Fahrzeug. Somit ist die Realisierung eines Linksabbiegestreifens im Zuge der Jahnstraße nicht erforderlich.

5. Verkehrskonzept

Gegenüber den Forderungen aus der Ausschreibung, Stand 22.05.2019 wurden im Rahmen der Verkehrskonzeption geringfügige Änderungen vorgenommen. Zur Reduzierung der versiegelten Fläche bei gleichzeitiger Erhöhung des Komforts für Kunden wurde die Breite der Fahrgasse zum Parkplatz Edeka auf 6,70 m reduziert. Gleichzeitig wird vorgesehen, die Stellplatzbreite auf 2,70 m zu erhöhen, was den Komfort und die Befahrbarkeit deutlich verbessert. Grundsätzlich ist entsprechend aktuellen Richtlinien für Senkrechtparken eine Fahrgasse von 6,50 m vorzusehen. Eine Fahrgasse von 7 m würde demgegenüber eher zu einer höheren Dominanz des Kfz-Verkehrs führen und Überholvorgänge von Fußgängern erleichtern, was generell zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit führt. Entsprechend EAR 2005 bzw. RAS-06 kann die Fahrgassenbreite bei Senkrechtaufstellung auf 6 m reduziert werden. Somit ist aus verkehrlicher Sicht ein Mittelweg gefunden, der in einer weiteren Planung noch detaillierter untersucht werden müsste.

Wie bereits im Rahmen der Leistungsfähigkeitsbeurteilung festgestellt werden konnte, ist eine Abbiegespur von der Jahnstraße zum Parkplatz nicht erforderlich.

Auf dem Siedlerweg, der aus verkehrlicher Sicht keine bedeutende Netzfunktion aufweist, werden entsprechend aktueller Planung 14 Doppelhaushälften entstehen. Die Vorgaben gehen von einer Gesamtbreite des Siedlerweges von 9,50 m bei einer Gehwegbreite von zumindest 2 m beidseitig und einer Restfahrbahn von 5,50 m ausgegangen. Dies erscheint jedoch aus verkehrlicher Sicht und Netzfunktion des Siedlerweges nur bedingt erforderlich. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie der geringeren zu erwartenden Geschwindigkeiten der



Verkehrsteilnehmer wird hier vorgeschlagen, den Siedlerweg als Mischverkehrsfläche mit einer Gesamtbreite von 8 m auszuweisen. Dabei könnte beispielsweise über gestalterische Elemente mehr Gesamttraum entsprechend verkehrsberuhigter Zonen eingeteilt werden. In der Verkehrsberuhigung würde sich hieraus auch eine deutliche gestalterische und städtebauliche Aufwertung des Siedlerweges ergeben.

Hier wird empfohlen, sowohl im Zuge der Schließung des Parkplatzes Edeka sowie auch im Bereich Siedlerweg eher untere Ansätze zur Straßenraumgestaltung vorzusehen, da diese zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer Verkehrsberuhigung sowie Optimierung der Verkehrsabwicklung führen kann.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Datei: RK_Neuhofen_Edeka_VU_2019-07-15
Datum: 15.07.2019