

STELLUNGNAHME

- Projekt: **Petz-Markt, Brückenstraße Eitorf**
- Anfrage: Georg + Jahr, Architekten und Ingenieure GmbH,
Pfarrstraße 3, 56564 Neuwied
- Unterlagen: Pläne G + J,
- Erdgeschoss (modifiziert 13.2.2006)
- Untergeschoss
- Obergeschoss
- Plan West-Stadtplaner
- 1. Änderung B-Plan Nr. 2 "Ortskern I", Teilplan A
- Anforderungsschreiben der Gemeinde Eitorf vom 07.02.2006

1. Verkehrsführung

Anlage 1

Die Verkehrsführung wird anhand eines vom Büro Georg + Jahr überlassenen und aktuell modifizierten Planes "Erdgeschoss" überprüft. Die Verhältnisse sind in Anlage 1 dargestellt.

Die Überprüfung anhand von **Schleppkurven** ergibt, dass auch nach Erstellung der Bahnunterführung ausreichender Bewegungsspielraum für alle Fahrbewegungen vorhanden ist. Die Ein-/Ausfahrt erscheint mit einer Breite von ca. 7,25 m für alle Fahrbewegungen von Pkw's ausreichend bemessen.

Hinsichtlich der **Sichtbeziehungen** versichert das ausführende Architekturbüro, dass der ausfahrende Verkehr keine durch Brüstungen, Geländer oder ähnliche Hindernisse beeinträchtigte Sicht auf den aus der Unterführung kommenden Verkehr haben wird.

Eine **Linksabbiegespur** in die Ein-/Ausfahrt des Petz-Marktes wäre für die klare Orientierung des Kraftfahrers zwar hilfreich, ist jedoch aus verkehrstechnischen Gründen nicht zwingend erforderlich. Es ist aber ratsam, die Kurvenaufweitung aus der Unterführung heraus so großzügig vorzunehmen, dass neben einem stehenden Linksabbieger zumindest Pkw-Verkehr unbehindert vorbeifließen kann.

2. Verkehrssituation

Zur Beurteilung der Verkehrssituation wird eine Potenzialabschätzung vorgenommen. Zählwerte und Tagespegel der Brückenstraße liegen nicht vor.

Über die Ein- und Ausfahrt des Petz-Marktes sind insgesamt 104 Pkw-Stellplätze erreichbar. Bei einer Belegung von 80 % und einem Umschlag von 2 Parkvorgängen je Stunde ergibt sich für eine Nachmittagsspitzenstunde ein

Verkehrsaufkommen von 170 Pkw/h. Es wird angenommen, dass diese Fahrzeuge zu 1/3 nach Norden, zu 2/3 nach Süden (Ortsmitte) orientiert sind.

Die Einschätzung der Verkehrssituation wird mit Hilfe von Leistungsfähigkeitsberechnungen nach HBS 2001 (Fortschreibung 2/2005) vorgenommen. Die angenommene Knotenpunkt-Geometrie entspricht der Darstellung Anlage 1.

a) **Leistungsgrenze Ein-/Ausfahrt Petz-Markt**

Anlage 2

Die erste kritische Situation wird eintreten, wenn die Ausfahrt des Petz-Marktes nicht mehr leistungsfähig ist. Nach HBS-Berechnungsverfahren ist dies der Fall, wenn auf der Brückenstraße eine Querschnittsbelastung von 1.240 Kfz/h überschritten wird. Dieser Wert entspricht etwa einem Tageswert von 13.000 Kfz/d. Zählwerte der Brückenstraße liegen hier nicht vor. Ein noch stabiler Verkehrsfluss (Qualitätsstufe "D" nach HBS) bedeutet für die Ausfahrt, dass der 95 %-Rückstau (Stau, der pro Stunde maximal 3 Minuten überschritten wird) 6 Fahrzeuge beträgt; die mittlere Wartezeit beträgt 45 sec. Die Grenze zur endgültigen Überlastung ist nicht sehr weit: Rechnerisch tritt sie bei einer Querschnittsbelastung der Brückenstraße von 1.320 Kfz/h ein.

Von den Behinderungen in der Ausfahrt wäre der **Verkehrsfluss auf der Brückenstraße nicht betroffen**. Dort würden ausgezeichnete Bedingungen für den Verkehrsfluss herrschen.

b) **Leistungsgrenze Brückenstraße**

Anlage 3

Zum zweiten erhebt sich die Frage, ab wann die zum Petz-Markt rechts oder links abbiegenden Fahrzeuge den Verkehrsfluss auf der Brückenstraße unzumutbar beeinträchtigen. Dabei wird unterstellt, dass an einem einzelnen links abbiegenden Fahrzeug noch vorbeigefahren werden kann.

Die Berechnungen ergeben, dass bis zu einem theoretischen Wert von 3.370 Kfz/h im Querschnitt der Brückenstraße (35.000 Kfz/d!) die Stabilität des Verkehrsflusses nicht gefährdet wird. Dieser Wert ist rein theoretisch; weitere Randbedingungen, wie z.B. die benachbarten Knoten der Brückenstraße, werden eine derartige Verkehrsmenge nicht zulassen.

Daraus muss geschlossen werden, dass **im Bereich realistischer Belastungswerte für die Brückenstraße keine nennenswerten Beeinträchtigungen** durch in den Markt abbiegende Fahrzeuge entstehen werden.

3. Fazit

Die Schleppekurvenbetrachtung für ein- und ausfahrende Fahrzeuge führt zu keinen Beanstandungen für die Ein-/Ausfahrt des Petz-Marktes.

Die Potenzialbetrachtung zur Verkehrssituation lässt erwarten, dass für den Verkehrsfluss auf der Brückenstraße keine nennenswerten, nicht zumutbaren, Behinderungen entstehen.

Hinweis:

Eingehendere Ausführungen gutachterlicher Art würden bedingen, dass eine Verkehrserhebung der Brückenstraße sowie eine ausführlichere Analyse und Prognose über das zukünftige Verkehrsaufkommen des Petz-Marktes zur Ausführung käme.

Koblenz, den 15.02.2006

VERTEC
Ingenieursozietät für
Verkehrsplanung und -technik



K. Kohm

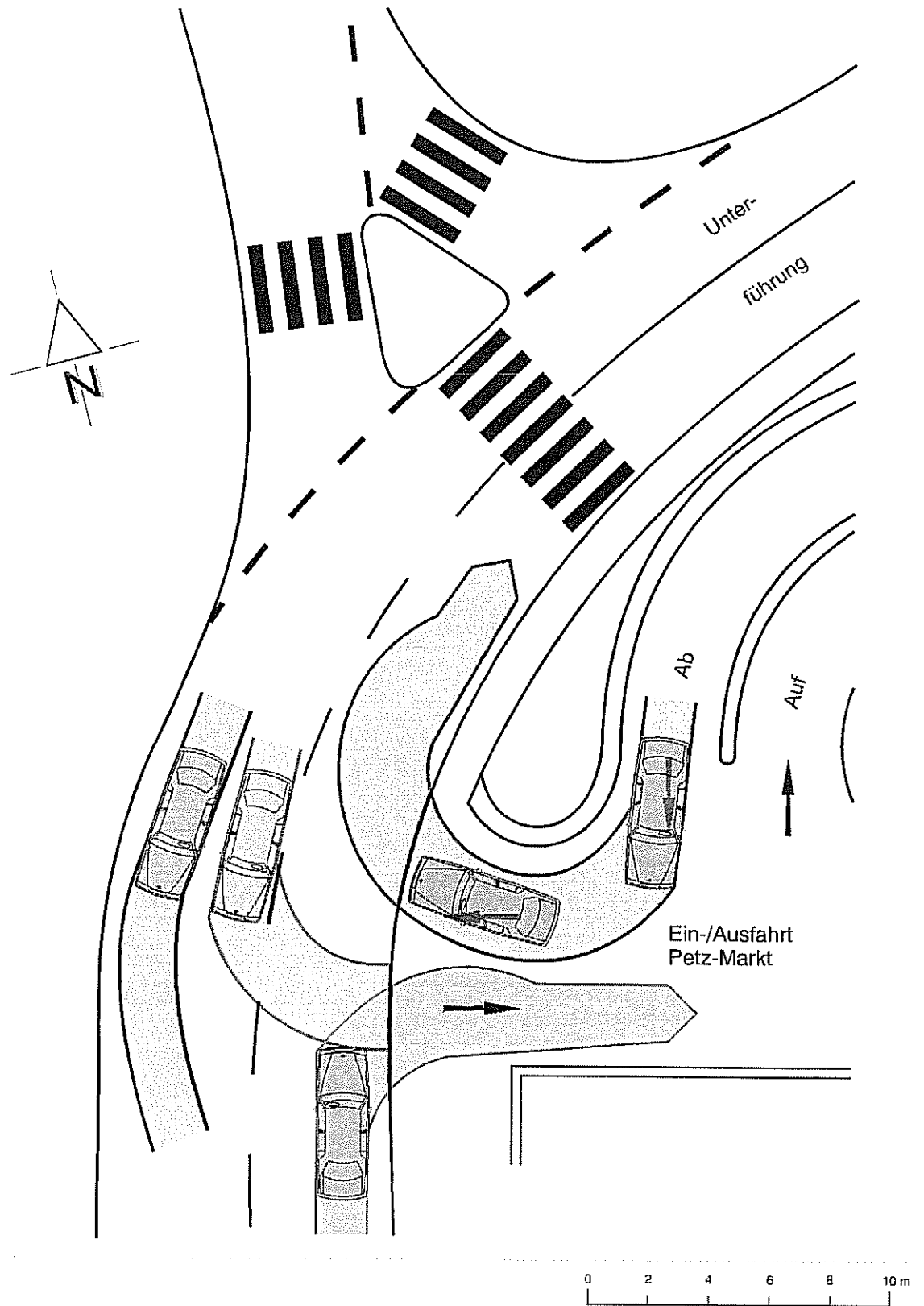


Abb. 1:
Petz Markt Eitorf

| | | | |
|----------------------------------|--|-------------------------------------|------|
| Knotenpunkt, Beschreibung | | | |
| Knotenpunkt: | Brückenstr. / Petzmarkt | innerorts (ja/nein): | ja |
| | | Ballungsraum (ja/nein): | nein |
| Verkehrsdaten: | NM-Spitze - Schätzwerte, Ausloten von Grenzen der Leistungsfähigkeit | A + B C | |
| Hauptrichtung A: | Brückenstr. Süd | Ausfädelung/Dreiecksins. (ja/nein): | nein |
| | | RA untergeordnet (ja/nein): | nein |
| Hauptrichtung B: | Brückenstr. Nord | Anzahl Kfz in Aufweitung/LA-Spur: | 1 |
| Nebenrichtung C: | Petzmarkt | Stop-Schild (ja/nein): | nein |
| | | Anzahl Kfz in Aufweitung: | 0 |

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|------|------|-----------|------|------|------------------|------|------|--|------|
| Verkehrsstärken (Fz/h) | | | | | | Zuschlagsfaktor: | | | | 1,00 |
| Strom | Fz/h | SV-% | Strom | Fz/h | SV-% | Strom | Fz/h | SV-% | | |
| A: g (=2) | 510 | 5,0 | B: g (=8) | 510 | 5,0 | C: l (=4) | 110 | 0,0 | | |
| A: r (=3) | 110 | 0,0 | B: l (=7) | 60 | 0,0 | C: r (=6) | 60 | 0,0 | | |
| von A: | 620 | 4,1 | von B: | 570 | 4,5 | von C: | 170 | 0,0 | | |
| nach A: | 620 | 4,1 | nach B: | 570 | 4,5 | nach C: | 170 | 0,0 | | |
| Summe einfahrend: | | | 1360 | | | | | | | |
| Summe einfahrend mit Zuschlag: | | | 1360 | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|--|-------------------------|-----------|-----------|---------|-----------|----------|------------------|
| Kapazität und Beurteilung der Einzelströme (Fz/h) | | | | | | | |
| | | Belastung | Kapazität | Reserve | Wartezeit | Stau 95% | Qualitätsstufe |
| | | Fz/h | Fz/h | Fz/h | sec | Fz | |
| A: g (=2) | Brückenstr. Süd | 510 | 1742 | 1232 | <10 | | A: ausgezeichnet |
| A: r (=3) | Brückenstr. Süd | 110 | 1800 | 1690 | <10 | | A: ausgezeichnet |
| B: g (=8) | Brückenstr. Nord | 510 | 1742 | 1232 | <10 | | A: ausgezeichnet |
| B: l (=7) | Brückenstr. Nord | 60 | 672 | 612 | <10 | 0 | A: ausgezeichnet |
| C: l (=4) | Petzmarkt | 110 | 196 | 86 | 40 | 4 | D: noch stabil |
| C: r (=6) | Petzmarkt | 60 | 469 | 409 | <10 | 0 | A: ausgezeichnet |

| | | | | | | | |
|---|-------------------------|-----------|-----------|---------|-----------|----------|------------------|
| Kapazität und Beurteilung von Mischspuren (Fz/h) | | | | | | | |
| | | Belastung | Kapazität | Reserve | Wartezeit | Stau 95% | Qualitätsstufe |
| | | Fz/h | Fz/h | Fz/h | sec | Fz | |
| A: g+r(2,3) | Brückenstr. Süd | 620 | 1752 | 1132 | <10 | | A: ausgezeichnet |
| B: g+l(7,8) | Brückenstr. Nord | 570 | 1748 | 1178 | <10 | 0 | A: ausgezeichnet |
| C: l+r(4,6) | Petzmarkt | 170 | 247 | 77 | 44 | 6 | D: noch stabil |

Kommentar: Sofern die Nachmittagsspitzen auf der Brückenstr. eine Fahrzeugmenge im Querschnitt von 1240 Kfz/h nicht überschreiten, kann in der Ausfahrt des Marktes noch mit stabilem Verkehrsfluss mit maximal 6 wartenden Fahrzeugen und einer mittleren Wartezeit von 45 Sek. gerechnet werden. Dem entspricht ein Tageswert von ca. 13000 Kfz/d. Der Verkehrsfluss auf der Brückenstraße wird aber von Behinderungen nicht betroffen (Fluss "ausgezeichnet")

| | | | |
|----------------------------------|--|-----------------------------------|------|
| Knotenpunkt, Beschreibung | | | |
| Knotenpunkt: | Brückenstr. / Petzmarkt | innerorts (ja/nein): | ja |
| | | Ballungsraum (ja/nein): | nein |
| Verkehrsdaten: | NM-Spitze - Schätzwerte, Ausloten von Grenzen der Leistungsfähigkeit | A + B C | |
| Haupttrichtung A: | Brückenstr. Süd | Ausfädung/Dreiecksins. (ja/nein): | nein |
| | | RA untergeordnet (ja/nein): | nein |
| Haupttrichtung B: | Brückenstr. Nord | Anzahl Kfz in Aufweitung/LA-Spur: | 1 |
| Nebenrichtung C: | Petzmarkt | Stop-Schild (ja/nein): | nein |
| | | Anzahl Kfz in Aufweitung: | 0 |

| | | | | | | | | |
|--------------------------------|------|------|-------------------------|------|------|-----------|------|------|
| Verkehrsstärken (Fz/h) | | | Zuschlagsfaktor: | | | 1,00 | | |
| Strom | Fz/h | SV-% | Strom | Fz/h | SV-% | Strom | Fz/h | SV-% |
| A: g (=2) | 1575 | 5,0 | B: g (=8) | 1575 | 5,0 | C: l (=4) | 110 | 0,0 |
| A: r (=3) | 110 | 0,0 | B: l (=7) | 60 | 0,0 | C: r (=6) | 60 | 0,0 |
| von A: | 1685 | 4,7 | von B: | 1635 | 4,8 | von C: | 170 | 0,0 |
| nach A: | 1685 | 4,7 | nach B: | 1635 | 4,8 | nach C: | 170 | 0,0 |
| Summe einfahrend: | | | 3490 | | | | | |
| Summe einfahrend mit Zuschlag: | | | 3490 | | | | | |

| | | | | | | | |
|--|------------------|-----------|-----------|---------|-----------|----------|--------------------|
| Kapazität und Beurteilung der Einzelströme (Fz/h) | | | | | | | |
| | | Belastung | Kapazität | Reserve | Wartezeit | Stau 95% | Qualitätsstufe |
| | | Fz/h | Fz/h | Fz/h | sec | Fz | |
| A: g (=2) | Brückenstr. Süd | 1575 | 1742 | 167 | 17 | 22 | B: gut |
| A: r (=3) | Brückenstr. Süd | 110 | 1800 | 1690 | <10 | | A: ausgezeichnet |
| B: g (=8) | Brückenstr. Nord | 1575 | 1742 | 167 | 17 | 22 | B: gut |
| B: l (=7) | Brückenstr. Nord | 60 | 194 | 134 | 26 | 1 | C: befriedigend |
| C: l (=4) | Petzmarkt | 110 | 1 | -109 | 999 | 99 | F: Überlastung !!! |
| C: r (=6) | Petzmarkt | 60 | 119 | 59 | 59 | 3 | E: instabil !! |

| | | | | | | | |
|---|------------------|-----------|-----------|---------|-----------|----------|--------------------|
| Kapazität und Beurteilung von Mischspuren (Fz/h) | | | | | | | |
| | | Belastung | Kapazität | Reserve | Wartezeit | Stau 95% | Qualitätsstufe |
| | | Fz/h | Fz/h | Fz/h | sec | Fz | |
| A: g+r(2,3) | Brückenstr. Süd | 1685 | 1746 | 61 | 37 | | D: noch stabil |
| B: g+l(7,8) | Brückenstr. Nord | 1635 | 1711 | 76 | 32 | 33 | D: noch stabil |
| C: l+r(4,6) | Petzmarkt | 170 | 1 | -169 | 999 | 99 | F: Überlastung !!! |

Kommentar: Erst wenn die Querschnittsbelastung der Brückenstr. 3370 Kfz/h (ca. 35000 Kfz/d !!!) überschreiten würde, wären die Behinderungen durch das Abbiegen in den Markt so groß, dass sie auf der Brückenstr. instabilen Verkehrsfluss mit Wartezeiten über 30 Sek. erzeugen könnten. Dieser Wert ist aber rein theoretisch und kann in der Praxis nie erreicht werden !!!

Satzung

über die Aufstellung des Beb.-Planes Nr. 2, Ortskern Eitorf I, Teilplan A, 1. Änderung, (Bereich Globus Kaufhaus und Grundschule

Aufgrund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 14.07.1994 (GV NW 1994, S. 666/SGV NW 2023) in der z.Z. gültigen Fassung und des Baugesetzbuches (BauGB) i.d.F der Bekanntmachung vom 23.9.2004 (BGBl. 2004 I S.2414) und der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO) in der Fassung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132, geändert durch EVertrag vom 31.08.1990, BGBl. II S. 889, 1122) und § 86 der Bauordnung Nordrhein-Westfalen (BauO NW) vom 01.03.2000 (GV NW S. 256) in der derzeit geltenden Fassung hat der Rat der Gemeinde Eitorf in seiner Sitzung am folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Der Bebauungsplan Nr. 2, Ortskern Eitorf I, Teilplan A, 1. Änderung, wird als Satzung beschlossen. Der Bebauungsplan besteht aus der Planzeichnung mit eingedrucktem Textteil. Zum Bebauungsplan gehört eine Begründung.

§ 2

Die einzelnen Festsetzungen des Bebauungsplanes ergeben sich aus der Planzeichnung und dem eingedruckten Textteil.

§ 3

Der Bebauungsplan Nr. 2, Ortskern Eitorf I, Teilplan A, 1. Änderung, wird mit der Bekanntmachung gemäß § 10 BauGB rechtsverbindlich.