

STADT
VAIHINGEN an der Enz –
STADTTEIL HORRHEIM



VERKEHRSUNTERSUCHUNG ZUR ERSCHLIESSUNG
EINES LEBENSMITTEL-DISCOUNTERS IM RAHMEN
EINES GEPLANTEN B-PLAN-AUFSTELLUNGSVERFAHRENS

Prof. Dipl.-Ing. Gunter Kölz

Dipl.-Ing. Markus Schaible

Dipl.-Ing. Hendrik Arnold

Dipl.-Geogr. Sven Schüle

PLANUNGSGRUPPE KÖLZ GmbH
Hoferstraße 9A – 71636 Ludwigsburg
Tel.: 07141/9 73 01-0 – Fax: 07141/ 9 73 01-10
e-mail: info@planungsgruppe-koelz.de

JULI 2014

INHALT

1. AUFGABENSTELLUNG
2. VERKEHRSANALYSE 2014 "Status Quo"
 - 2.1 Wochenzählung mit 2 Radargeräten (DTV 24)
 - 2.2 Interpretation der Analyseergebnisse
3. ERMITTLUNG UND VERTEILUNG DES KÜNFTIG ZU ERWARTENDEN KUNDEN- UND BESUCHERFAHRTENAUFKOMMENS IN FOLGE DES GEPLANTEN LEBENSMITTEL-DISCOUNTERS
4. PROGNOSE VERKEHRSBELASTUNG 2025/2030
5. LEISTUNGSFÄHIGKEIT UND DIMENSIONIERUNG DES KÜNFTIGEN KNOTENPUNKTES L 1106 – PFORZHEIMER STRASSE / ZUFAHRT LEBENSMITTEL-DISCOUNTER
6. SCHLUSSFOLGERUNGEN / EMPFEHLUNGEN
7. PLANDARSTELLUNGEN
 - 1 Lageübersicht geplanter Standort "Lebensmittel-Discounter"
 - 2 Übersicht örtlicher Randbedingungen am geplanten Standort

Verkehrsanalyse 2014 – L 1106 – Pforzheimer Straße

 - 3 Wochenganglinie Querschnittbelastung Kfz/24h
 - 4 Tagesganglinie So., 01.06.2014 Querschnittbelastung Kfz/24h
 - 5 Tagesganglinie Mo., 02.06.2014 Querschnittbelastung Kfz/24h
 - 6 Tagesganglinie Di., 03.06.2014 Querschnittbelastung Kfz/24h
 - 7 Tagesganglinie Mi., 04.06.2014 Querschnittbelastung Kfz/24h
 - 8 Tagesganglinie Do., 05.06.2014 Querschnittbelastung Kfz/24h
 - 9 Tagesganglinie Fr., 06.06.2014 Querschnittbelastung Kfz/24h
 - 10 Tagesganglinie Sa., 07.06.2014 Querschnittbelastung Kfz/24h
 - 11 Situationsfoto vom 11.04.2014
8. ANHANG

Leistungsfähigkeitsberechnungen Prognose 2025/2030 für die Abendspitze (MGS) am künftigen Einmündungsbereich (4 Blätter)

1. **AUFGABENSTELLUNG**

Die Stadt Vaihingen an der Enz beabsichtigt im Stadtteil Horrheim einen Lebensmittel-Discounter anzusiedeln. Für das hierzu erforderliche Bebauungsplan-Aufstellungsverfahren sind, wie allgemein notwendig, fachtechnische Untersuchungsgegenstände ab-zuarbeiten.

Zum Teilaspekt Verkehr bzw. zur Ableitung von Konsequenzen aus der Erschließung des geplanten Bauvorhabens auf das Straßenverkehrsnetz und dessen Leistungsfähigkeit wurde die Planungsgruppe Kölz im Mai 2014 mit entsprechenden Untersuchungen beauftragt. Entsprechend dem Angebot vom 25. März 2014 wurde für eine Verkehrsanalyse 2014 die Querschnittserhebung im Zuge der L 1106 – Pforzheimer Straße als Wochengangerhebung durch Radargeräte gewählt, um die aktuellen Verkehrsbelastungen über den Gesamttag (Tag-/Nachtzeit) und über mehrere Tage erfassen zu können (vgl. Pläne 1+2).

Als planerische Grundlagen für diese Verkehrsuntersuchung standen folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Luftbild mit Liegenschaftskataster zum Planungsumfeld, M 1:1000
- Liegenschaftskataster zum Planungsumfeld, M 1:1000
- Testentwurf M 1:500 "Variante A" des Stadtplanungsamtes vom 27.02.2014
- Außenanlagenplan M 1:200 der Penny-Markt GmbH (REWE Group) Region Süd vom 07.03.2014
- Ausgewählte Planunterlagen zum Stadtteil Horrheim aus dem "Verkehrsentwicklungsplan Vaihingen/Enz" 2002 des Büros IGV – Ingenieur Gesellschaft Verkehr, Stuttgart
Hierbei handelt es sich um die Anlagen 3-5, 3-6, 5-12, 5-15, 11-3, 12-9, 12-12 und 12-13.

2. **VERKEHRSSANALYSE 2014 "Status Quo"**

2.1 **Wochenzählung mit 2 Radargeräten (DTV 24)**

Da die letzten Erhebungen im Planungsumfeld durch das Büro IGV bereits nahezu 12 Jahre alt sind und der damals definierte Prognosehorizont 2015 absehbar erreicht ist, wurde zur Ermittlung des aktuellen Verkehrsaufkommens im Zuge der L 1106 – Pforzheimer Straße eine ergänzende Verkehrserhebung durchgeführt.

Diese Verkehrsanalyse 2014 wurde als automatische Querschnittserhebung durch 2 büroeigene Radarzählgeräte im Zeitbereich zwischen dem Mittwoch, 28.05.2014 und dem Dienstag, 10.06.2014 durchgeführt.

Die Erhebungen durch Radarzählgeräte wurden bewusst auch über den Feiertag "Christi Himmelfahrt" (Do., 29.05.2014) mit anschließendem "Brückentag" zum Wo-

chenende und dem darauffolgenden Pfingstwochenende (So., 08.06.2014 / Mo. 09.06.2014) gelegt, um etwaige Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen im Querschnitt erfassen zu können. Für die Auswertung der Erhebungsergebnisse wurden nur komplette Tage (Zeitbereich 00.00 Uhr bis 24.00 Uhr) herangezogen.

Die beiden Radarzählgeräte waren auf Höhe des geplanten Bauvorhabens im Zuge der L 1106 – Pforzheimer Straße am Ortsetter (ortseinwärts) und am südlichen Inselkopf (ortsauwärts) des Fahrbahnteilers (Geschwindigkeitsbremse) montiert (vgl. Plan 11).

An den beiden Radarzählstellen wurde neben der Gesamt-Kfz-Verkehrsmenge, auch die Menge bzw. der Anteil des Schwerlastverkehrs >2,8t zulässiges Gesamtgewicht (einschl. des Busverkehrs) erfasst.

Da die Erhebungen bei insgesamt guten Witterungsbedingungen und ohne Störungen im Verkehrsablauf durchgeführt werden konnten, sind die ermittelten Analysedaten auch als repräsentativ anzusehen.

2.2

Interpretation der Analyseergebnisse

Die Auswertung der Analyseergebnisse (vgl. Pläne 3–10) aus den beiden Radarzählgeräten erfolgte als Wochenganglinie zwischen dem Sonntag 01.06.2014 und dem Samstag 07.06.2014 sowie separat für die einzelnen Tage (jeweils in 15-Minuten-Intervallen).

Für die Werktage (DTV_W) zeigen sich im Querschnitt L 1106 – Pforzheimer Straße folgende Gesamt-Tagesverkehrsbelastungen (Summe beider Fahrtrichtungen) und Anteile des Schwerlastverkehrs (SV >2,8 t zul. Gesamtgewicht):

– Montag, 02.06.2014	5.681 Kfz/24h	614 SV/24h (ca. 10,8%)
– Dienstag, 03.06.2014	5.766 Kfz/24h	664 SV/24h (ca. 11,5%)
– Mittwoch, 04.06.2014	5.668 Kfz/24h	663 SV/24h (ca. 11,7%)
– Donnerstag, 05.06.2014	5.892 Kfz/24h	637 SV/24h (ca. 10,8%)
– Freitag, 06.06.2014	6.143 Kfz/24h	674 SV/24h (ca. 11,0%)
– Samstag, 07.06.2014	4.615 Kfz/24h	280 SV/24h (ca. 6,1%)

Für einen sog. "Normalwerktag" (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) ergibt sich im betrachteten Querschnitt eine durchschnittliche Gesamttagesbelastung von ca. 5.800 Kfz/24h (ca. 11,34 % SV/24h).

Für einen DTV_W (Montag bis Samstag) ergibt sich im betrachteten Querschnitt eine durchschnittliche Gesamttagesbelastung von ca. 5.650 Kfz/24h (ca. 10,46 % SV/24h).

Im Vergleich zum Verkehrsentwicklungsplan 2002 des Büros IGV ergibt sich folgende Querschnittbelastung am relevanten Querschnitt im Zuge der L 1106 – Pforzheimer Straße:

- 2002: 5.350 Kfz/24h (DTV_W)
- 2015: 6.250 Kfz/24h (DTV_W) für den Planungsnullfall B
(ohne Untertunnelung B 10 Enzweihingen)

Der Anteil des Nachtverkehrs (22.00–06.00 Uhr) am Gesamttagesverkehrsaufkommen (00.00–24.00 Uhr) liegt – je nach betrachtetem Wochentag – zwischen ca. 5,9 % und ca. 8,2 % (Mittelwert "Normalwerktag" ca. 6,5 %, Wochenmittelwert ca. 6,8 %).

Allgemein ist auffällig, dass der Anteil des Schwerlastverkehrs im Gesamttagesintervall mit ca. 10,46 % – 11,34 % je nach Betrachtung (DTV_W – "Normalwerktag") im Zuge der L 1106 – Pforzheimer Straße (OD Horrheim) relativ hoch ausgeprägt ist.

Hier liegen die Anteile des Schwerlastverkehrs (>2,8t zul. Gesamtgewicht) während des Nachtzeitbereiches (22.00–06.00 Uhr) mit ca. 10,55 % – ca. 11,88 % (DTV_W – "Normalwerktag") in der Regel sogar noch etwas höher als dies im Gesamttageszeitraum der Fall ist.

Die in Viertelstundenintervallen dargestellten Tagesganglinienverläufe der einzelnen Gesamttage weisen für die "Normalwerktag" eine charakteristische Morgen-/Frühspitze und eine breiter angelegte Abend-/Nachmittagsspitze auf.

Dem gegenüber abweichend stellen sich aufgrund veränderter Tagesabläufe die Tagesganglinien an einem Freitag, Samstag oder Sonntag dar.

Der Tagesganglinienverlauf verdeutlicht, dass im nachmittäglichen / abendlichen Spitzenintervall 15.00–19.00 Uhr an einem "Normalwerktag" ca. 1/3 des gesamten Tagesverkehrsaufkommens abgewickelt wird.

Da die automatischen Verkehrserhebungen im Querschnitt L 1106 – Pforzheimer Straße über alle 7 Wochentage durchgeführt wurden, liegen auch konkrete Angaben zu den Wochenmittelwerten des Gesamt-Kfz-Verkehrsaufkommens und zum Schwerlastverkehr (>2,8t zul. Gesamtgewicht) vor.

Es zeigt sich, dass die Wochenmittelwerte (über alle Wochentage) – insbesondere aufgrund des deutlich niedrigeren Verkehrsaufkommens am Samstag und Sonntag – im Vergleich zur mittleren Querschnittbelastung an den "Normalwerktagen" entsprechend geringer ist (ca. –9,34 %).

3.

ERMITTLUNG UND VERTEILUNG DES KÜNFTIG ZU ERWARTENDEN KUNDEN- UND BESUCHERFAHRTENAUFKOMMENS IN FOLGE DES GEPLANTEN LEBENSMITTEL-DISCOUNTERS

Zur Ermittlung und Verteilung des künftig zu erwartenden Kunden- bzw. Besucherfahrtenaufkommens wurden unter Einbeziehung der Erkenntnisse aus vergleichbaren Untersuchungen bzw. Bauvorhaben sowie auf der Grundlage der vorliegenden Planunterlagen folgende Strukturdaten und Bestimmungsfaktoren einbezogen:

– Strukturelle Veränderungen / Erweiterungen

Neubau eines Lebensmittel-Discounters an der L 1106 – Pforzheimer Straße am südwestlichen Ortseingang von Horrheim.

- Verkaufsfläche: ca. 810 m²
- Öffnungszeiten (ca.): Montag – Samstag 08.00–22.00 Uhr
(analog Penny-Markt Sersheim)
- Pkw-Stellplatzangebot gesamt: ca. 67 Stpl.

– Weitere spezifische Bestimmungsfaktoren

Für die Ermittlung des künftigen Kunden- und Besucherverkehrsaufkommens des geplanten Lebensmittel-Discounters wurde – neben den Erfahrungswerten aus vergleichbaren Untersuchungen bzw. Bauvorhaben – insbesondere auch auf die

- "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" FGSV Köln, 2006 – Ausgabe 2011 (Bossert) zurückgegriffen.

– Künftiges Fahrtenaufkommen infolge des Lebensmittel-Discounters

Auf der Grundlage der vorgenannten strukturellen Veränderungen / Erweiterungen sowie der spezifischen Bestimmungsfaktoren ist für den geplanten Lebensmittel-Discounters an einem "Normalwerktag" (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) überschlägig von einem durchschnittlichen täglichen Kunden- und Besucherverkehrsaufkommen von

ca. 1.400 Fahrten/"Normalwerktag"
(Summe Zu- und Abfahrt)

auszugehen.

Davon sind ca. 1.120 Fahrten/"Normalwerktag" bzw. ca. 80 % als "reiner Neuverkehr" einzustufen. Etwa 280 Fahrten/"Normalwerktag" bzw. ca. 20 % sind dem "Mitnahmeeffekt" zuzuordnen. Dies ist Verkehr, der bereits ohnehin das relevante Verkehrssystem bzw. die L 1106 im Bereich des geplanten Lebensmittel-Discounters frequentiert.

Für die maßgebende nachmittägliche/abendliche Spitzenstunde wird für einen "Normalwerktag" – unter Berücksichtigung entsprechender Erfahrungswerte – für das Kunden- und Besucherverkehrsaufkommen von einer Anteiligkeit in Höhe von ca. 11,5 % am Gesamt-Tagesverkehrsaufkommen im Zeitbereich 08.00–22.00 Uhr (ca. Öffnungszeiten) ausgegangen.

– Verteilung des künftig zu erwartenden Fahrtenaufkommens auf das relevante Hauptverkehrssystem (L 1106 – Pforzheimer Straße)

Bei der Verteilung des künftig zu erwartenden Kunden- und Besucherverkehrsaufkommens infolge des geplanten Lebensmittel-Discounters ("reiner Neuverkehr") auf das relevante Hauptverkehrssystem wurde – auch unter Berücksichtigung der in den Nachbarorten bereits bestehenden Lebensmittelmärkte – folgende Richtungsorientierung zugrunde gelegt:

- über die L 1106 – Pforzheimer Straße ca. 25 %
(aus Ri. Ensingen / Gündelbach)
- über die L 1106 – Pforzheimer Straße ca. 75 %
(aus Ri. Ortsmitte Horrheim)

4.

PROGNOSEVERKEHRSELASTUNG 2025/2030

Zur Ermittlung des Gesamt-Prognoseverkehrsaufkommens 2025/2030 im Bereich des relevanten Hauptverkehrssystems bzw. im Zuge der L 1106 – Pforzheimer Straße wurde – neben dem zusätzlich zu erwartenden Fahrtenaufkommen infolge des Lebensmittel-Discounters – pauschal von einer prognostischen Zunahme des Verkehrsaufkommens von

ca. +8 %

ausgegangen (u. a. unter Einbeziehung der aktuellen Erkenntnisse zur generellen Verkehrsentwicklung bis zum Planungshorizont 2025/2030).

5.

LEISTUNGSFÄHIGKEIT UND DIMENSIONIERUNG DES KÜNFTIGEN KNOTENPUNKTES L 1106 – PFORZHEIMER STRASSE / ZUFAHRT LEBENSMITTEL-DIS-COUNTER

Auf der Basis des ermittelten künftigen Kunden- und Besucherverkehrsaufkommens des Lebensmittel-Discounters sowie des zu erwartenden Prognoseverkehrsaufkommens im Zuge der L 1106 – Pforzheimer Straße wurden für den geplanten Knotenpunkt L 1106 – Pforzheimer Straße / Zufahrt Lebensmittel-Discounters für den Prognosezeitraum 2025/2030 entsprechende Leistungsfähigkeitsuntersuchungen / -berechnungen für die Maßgebende Gleitende Spitzenstunde (MGS) im nachmittäglichen / abendlichen Spitzenintervall im Zeitbereich 15.00–19.00 Uhr durchgeführt.

Die Berechnungen erfolgten dabei in der so genannten Bemessungsverkehrsstärke

PKW-E/H_{MAX}.

Damit ist gleichzeitig auch der Anteil des Schwerlastverkehrs entsprechend berücksichtigt worden (vgl. Plan 12).

Alle Untersuchungen bzw. Berechnungen zur Leistungsfähigkeit wurden generell für einen "Normalwerktag" (Dienstag / Mittwoch / Donnerstag) vorgenommen, da hier – z. B. im Gegensatz zum Samstag – durch die Überlagerung von Einkaufs- / Berufs- und Freizeitverkehr erfahrungsgemäß das insgesamt höchste Verkehrsaufkommen im relevanten Straßennetz zu verzeichnen ist.

Im Ergebnis der auf der Basis des in der Verkehrsplanung / Verkehrstechnik allgemein üblichen Bewertungs- bzw. Berechnungsverfahren

- "KNOSIMO" (Simulationsmodell für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen)
- RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006)

durchgeführten Leistungsfähigkeitsuntersuchungen/-berechnung bleibt im Einzelnen folgendes festzuhalten:

- Nach "KNOSIMO" ergibt sich auch ohne separate Linksabbiegespur in der L 1106 – Pforzheimer Straße (Linksabbiegerstrom von der L 1106 in Ri. Lebensmittel-Discounter) für die maßgebende nachmittägliche/abendliche Spitzenstunde insgesamt eine gute bis sehr gute Leistungsfähigkeit.
- Dies spiegeln auch die beiden bestmöglichen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes QSV "B" und QSV "A" wider (vgl. "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" FGSV Köln – HBS Ausgabe 2001, Fassung 2009).
- Die durchschnittlichen mittleren Verlustzeiten VZ_{mitt} (Verlustzeit = Wartezeit + 8 Sekunden für Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge) liegen generell unter 15 Sekunden pro Kfz und damit sehr deutlich unter dem Schwellenwert von ca. 60 Sekunden pro Kfz.
- Für den Linksabbiegerstrom von der L 1106 – Pforzheimer Straße in Richtung Lebensmittel-Discounter ergibt sich während der maßgebenden nachmittäglichen/abendlichen Spitzenstunde im Prognosezeitraum 2025/2030 eine durchschnittliche mittlere Wartezeit von $VZ_{\text{mitt}} = \text{ca. } 13$ Sekunden pro Kfz – was gleichbedeutend mit der bestmöglichen Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes QSV "A" ist (ohne separate Linksabbiegespur!).
- Auch die darüber hinaus auf der Basis der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) durchgeführte Bewertung zur Leistungsfähigkeit und Dimensionierung des künftigen Knotenpunktes L 1106 – Pforzheimer Straße / Zufahrt Lebensmittel-Discounter verdeutlicht, dass bei den zugrunde gelegten Prognoseverkehrsbelastungen für die nachmittägliche/abendliche Spitzenstunde **keine Notwendigkeit für die Einrichtung einer separaten Linksabbiegespur** in der L 1106 – Pforzheimer Straße (Linksabbiegerstrom von der L 1106 in Richtung Lebensmittel-Discounter) abgeleitet werden kann.
- Unabhängig davon ist es aber durchaus vorstellbar, in der Knotenzufahrt L 1106 – Pforzheimer Straße aus Richtung Ortsmitte Horrheim unmittelbar im Anschluss an die bestehende bepflanzte Mittelinsel (Fahrbahnteiler) zumindest eine so genannte **überbreite Fahrspur (Breite <5,50 m)** für den Linksabbiegerstrom in Richtung Lebensmittel-Discounters einzurichten.

6.

SCHLUSSFOLGERUNGEN / EMPFEHLUNGEN

Im Ergebnis der durchgeführten automatischen Querschnitterhebungen (Radarzählungen) im Zuge der L 1106 – Pforzheimer Straße im Zeitbereich Sonntag, den 01.06.2014 (00.00 Uhr) bis Samstag, den 07.06.2014 (24.00 Uhr) bleibt festzustellen, dass sich die Verkehrsentwicklung seit 2002 mit ca. 5.800 Kfz/24h ("Normalwerktag")

bzw. ca. 5.650 Kfz/24h (DTV_W) im Rahmen des bis zum Prognosehorizont 2015 definierten Querschnittbelastungsspektrums (DTV_W) bewegt.

Darüber hinaus ist auffällig, dass der Anteil des Schwerlastverkehrs (2,8t zul. Gesamtgewicht) mit einem durchschnittlichen mittleren Anteil von ca. 11,34 % ("Normalwerktag") bzw. mit ca. 10,46 % (DTV_W) am betrachteten Querschnitt im Zuge der L 1106 – Pforzheimer Straße relativ hoch angesiedelt ist.

Dies mag seine Ursachen in den spezifischen strukturellen Gegebenheiten und der Lage des Stadtteiles Horrheim im regionalen Netz (Güglingen, Hohenhaslach, Freudental, etc.) besitzen, die jedoch an dieser Stelle kein Untersuchungsgegenstand gewesen sind, z. B. mündliche Verkehrsbefragungen zur Erfassung des überörtlichen Durchgangsverkehrs und des örtlichen Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs.

Zur Ableitung von Konsequenzen innerhalb des relevanten Verkehrsnetzes für eine künftige äußere Erschließung eines Lebensmittel-Discounter, wurde zunächst anhand der spezifischen Strukturdaten und Bestimmungsfaktoren das zu erwartende Kunden- und Besucherverkehrsaufkommens ermittelt und im Netz verteilt (vgl. "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" FGSV Köln 2006 – Ausgabe 2011 / Bosserhoff).

Hierbei ist für den geplanten Lebensmittel-Discounter an einem sog. "Normalwerktag" (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) von einem durchschnittlichen täglichen Kunden- und Besucherverkehrsaufkommen in Höhe von ca. 1.400 Fahrten (Summe Zu- und Abfahrt davon 80 % "reiner Neuverkehr") auszugehen.

Die durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen erfolgten auf der Grundlage einer Prognoseverkehrsbelastung für den Prognosehorizont 2025/2030.

Im Ergebnis hat es sich hierbei gezeigt, dass zur äußeren Erschließung eines Lebensmittel-Discounter im Zuge der L 1106 – Pforzheimer Straße aus Gründen der Leistungsfähigkeit **keine separate Linksabbiegespur** eingerichtet werden müsste.

Dennoch ist, um die Beeinträchtigungen innerhalb des Verkehrsablaufes aus den Verflechtungsvorgängen einer künftigen Zu-/Ausfahrt Lebensmittel-Discounter so gering als möglich zu halten, die Einrichtung einer so genannten **überbreiten Fahrspur (Breite <5,50 m)** für den Linksabbiegerstrom **empfehlenswert**.

Dies wäre dann mit dem Straßenbaulasträger Land abzustimmen, falls dieser Lösungsansatz favorisiert bzw. angenommen werden sollte.

Zur Ausbildung einer überbreiten Fahrspur sollte der südliche Inselkopf des vorhandenen Fahrbahnteilers baulich in der Form angepasst werden, dass die Funktion einer erforderlichen sog. "Geschwindigkeitsbremse" im Zuge der ortseinwärts geführten L 1106 – Pforzheimer Straße erhalten bleibt.

Dies ist auch deshalb – ggf. unter Beibehaltung der aktuell vorhandenen Vegetation – anzustreben, da in diesem Bereich künftig auch die gemeinsame Zu- und Ausfahrt des geplanten Lebensmittel-Discounter vorgesehen ist (Beitrag zur Verkehrssicherheit).

Eine überbreite Fahrspur sollte eine verfügbare Aufstelllänge für linksabbiegende Fahrzeuge in der Größenordnung von ca. 4–5 Pkw bzw. ca. 24 m – 30 m besitzen.

Aus diesen äußeren Randbedingungen – Info-Bucht, Fahrbahnteiler als Geschwindigkeitsbremse, überbreite Fahrspur für Linksabbieger, etc. – definiert sich für die innere Erschließung des Lebensmittel-Discounters eine künftige Lage der gemeinsamen Zu- und Ausfahrt.

Der Zu- und Ausfahrtbereich des geplanten Lebensmittel-Discounters sollte in der Form ausgebildet werden, dass neben der Zufahrt für die Ausfahrt eine separate Aufstellmöglichkeit (rechts / links) in Richtung Ortsmitte bzw. in Richtung L 1131 – Westumfahrung Horrheim gegeben ist. Dies trägt zur Verbesserung des Verkehrsablaufes während der Spitzenintervalle bzw. zu Zeiten mit erhöhtem Kunden- und Besucherverkehrsaufkommen bei.