

**RS IMMOBILIEN GMBH**  
**BAUVORHABEN „NASSAUER HOF“**  
**IN SAARBRÜCKEN-DUDWEILER**

**VERKEHRSGUTACHTEN**  
NACHWEIS DER VERKEHRSTRÄGLICHKEIT

**STAND 07/2020**

**ERLÄUTERUNGSBERICHT**

## INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
<b>1</b>	<b>ALLGEMEINES</b> <span style="float: right;"><b>1</b></span>
<b>2</b>	<b>BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES</b> <span style="float: right;"><b>2</b></span>
<b>2.1</b>	<b>L 125 SULZBACHTALSTRASSE</b> <span style="float: right;"><b>3</b></span>
<b>2.2</b>	<b>KNOTENPUNKT L 125 SULZBACHTALSTRASSE / L 256 RATHAUSSTRASSE / RATHAUSSTRASSE</b> <span style="float: right;"><b>4</b></span>
<b>2.3</b>	<b>RATHAUSSTRASSE</b> <span style="float: right;"><b>5</b></span>
<b>3</b>	<b>ERMITTLUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS</b> <span style="float: right;"><b>6</b></span>
<b>3.1</b>	<b>AUSGANGSSITUATION 2020</b> <span style="float: right;"><b>6</b></span>
3.1.1	L 125 SULZBACHTALSTRASSE <span style="float: right;">6</span>
3.1.2	RATHAUSSTRASSE <span style="float: right;">6</span>
<b>3.2</b>	<b>VERKEHRSAUFKOMMEN GEPLANTE NUTZUNGEN</b> <span style="float: right;"><b>8</b></span>
3.2.1	NUTZUNG A: LEBENSMITTELMARKT (VOLLSORTIMENTER) <span style="float: right;">8</span>
3.2.2	NUTZUNG B: WOHNNUTZUNG (ALLGEMEINES WOHNEN) <span style="float: right;">9</span>
3.2.3	ERMITTLUNG DES MASSGEBENDEN VERKEHRSAUFKOMMEN <span style="float: right;">10</span>
<b>4</b>	<b>QUALITÄT DES VERKEHRSABLAUFS</b> <span style="float: right;"><b>15</b></span>
<b>4.1</b>	<b>SPITZENSTUNDE NACHMITTAGS</b> <span style="float: right;"><b>16</b></span>
4.1.1	KNOTENPUNKT L 125 SULZBACHTALSTRASSE / ANBINDUNG „NASSAUER HOF“ <span style="float: right;">16</span>
4.1.2	KNOTENPUNKT RATHAUSSTRASSE / ANBINDUNG „NASSAUER HOF“ <span style="float: right;">19</span>
<b>4.2</b>	<b>KNOTENPUNKT L 125 SULZBACHTALSTRASSE / L 256 RATHAUSSTRASSE / RATHAUSSTRASSE</b> <span style="float: right;"><b>20</b></span>
<b>5</b>	<b>GUTACHTERLICHE EMPFEHLUNG</b> <span style="float: right;"><b>26</b></span>
<b>5.1</b>	<b>KNOTENPUNKT L 125 SULZBACHTALSTRASSE / ANBINDUNG „NASSAUER HOF“</b> <span style="float: right;"><b>26</b></span>
5.1.1	FALL A: EINFAHRT VON DER L 125 SULZBACHTALSTRASSE <span style="float: right;">26</span>
5.1.2	FALL B: AUSFAHRT ÜBER DIE L 125 SULZBACHTALSTRASSE <span style="float: right;">27</span>
<b>5.2</b>	<b>KNOTENPUNKT RATHAUSSTRASSE / ANBINDUNG „NASSAUER HOF“</b> <span style="float: right;"><b>28</b></span>
5.2.1	FALL C: AUSFAHRT ÜBER RATHAUSSTRASSE <span style="float: right;">28</span>
<b>5.3</b>	<b>KNOTENPUNKT L 125 SULZBACHTALSTRASSE / L 256 RATHAUSSTRASSE / RATHAUSSTRASSE</b> <span style="float: right;"><b>29</b></span>
5.3.1	FALL B: AUSFAHRT ÜBER DIE L 125 SULZBACHTALSTRASSE <span style="float: right;">29</span>
5.3.2	FALL C: AUSFAHRT ÜBER RATHAUSSTRASSE <span style="float: right;">30</span>
<b>5.4</b>	<b>FAZIT</b> <span style="float: right;"><b>31</b></span>

## 1 ALLGEMEINES

Im Stadtteil Dudweiler der Landeshauptstadt Saarbrücken ist im Umfeld des Rathauses Dudweiler die Ansiedlung eines Verbrauchermarktes (Vollsortimenter) und eines Wohnkomplexes (allgemeines Wohnen) geplant.

Gegenstand dieser Untersuchung ist die Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs nach HBS 2015 für:

- den Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / L 256 Rathausstraße / Rathausstraße
- die Knotenpunkte L 125 Sulzbachtalstraße / Anbindung „Nassauer Hof“ (getrennte Ein- und Ausfahrt)

sowie für eine alternative Anbindung der Parkplatzausfahrt an die Rathausstraße.



Übersichtskarte (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

Die Planungsteam Jakobs Gänssle GmbH wurde mit der Erstellung eines Verkehrsgutachtens für den Nachweis der Verkehrsverträglichkeit beauftragt.

## 2 BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES

Das Untersuchungsgebiet liegt innerhalb des Stadtteils Dudweiler der Landeshauptstadt Saarbrücken und umfasst den signalisierten Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / L 256 Rathausstraße / Rathausstraße sowie die geplanten Knotenpunkte L 125 Sulzbachtalstraße / Anbindung „Nassauer Hof“. Des Weiteren wird eine alternative Anbindung der Parkplatzausfahrt an die Rathausstraße betrachtet.



Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

## 2.1 L 125 SULZBACHTALSTRASSE

Die L 125 Sulzbachtalstraße ist nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008 (RIN) und den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06) in die Kategoriengruppe HS III (angebaute Hauptverkehrsstraßen mit regionaler Verbindungsfunktionsstufe einzustufen.

Im Untersuchungsgebiet ist die L 125 Sulzbachstraße 2-streifig ausgebaut. Die Querschnittsbreite zwischen den Borden bewegt sich zwischen 10,00 und 10,50 m. Die Fahrstreifenbreite bewegt sich im Bereich von 3,00 bis 3,50 m.

In Fahrtrichtung Sulzbach ist im Straßenquerschnitt ein Radfahrstreifen abmarkiert, welcher sich auch in weiteren Streckenabschnitten der L 125 Sulzbachtalstraße fortsetzt.

Weiter sind im Straßenquerschnitt der L 125 Sulzbachtalstraße entlang des südlichen Fahrbahnrandes (Fahrtrichtung Sulzbach) in Teilabschnitten Parkstände (Längsaufstellung) mit einer Breite von ca. 2,00 m abmarkiert.

Angrenzend an die Fahrbahn sind beidseitig der Straße Gehwege mit einer Breite von 2,00 m bis 3,00 m vorhanden.

Das nähere Umfeld ist überwiegend durch dichte Wohnbebauung (Mehrfamilienhäuser, Reihenhäuser) geprägt.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.



L 125 Sulzbachtalstraße, Fahrtrichtung Sulzbach



L 125 Sulzbachtalstraße, Fahrtrichtung Jägersfreunde

## 2.2 KNOTENPUNKT L 125 SULZBACHTALSTRASSE / L 256 RATHAUSSTRASSE / RATHAUSSTRASSE

Der Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / L 256 Rathausstraße / Rathausstraße ist derzeit als Kreuzung mit Lichtsignalanlage ausgebaut.

Im Zuge der L 125 Sulzbachtalstraße sind in beiden Fahrrichtungen (Sulzbach und Jägersfreude) gegenwärtig jeweils gesonderte Fahrstreifen für den geradeaus führenden Verkehrsstrom sowie für Rechts- bzw. Linksabbieger vorhanden. In der Knotenzufahrt L 256 Rathausstraße ist derzeit eine Mischspur für den Rechts- und Linkseinbieger vorhanden. Die Knotenzufahrt Rathausstraße (Einbahnstraße in Richtung Knotenpunkt) besitzt derzeit eine Fahrstreifenaufteilung in Form einer Mischspur (geradeaus und rechts) und eines gesonderten Fahrstreifens für den Linkseinbieger. Weiterhin sind in den Knotenästen im Zuge der L 125 Sulzbachtalstraße Radfahrstreifen abmarkiert.



Knotenzufahrt L 125 Sulzbachtalstraße, FR Sulzbach



Knotenzufahrt Rathausstraße



Knotenzufahrt L 125 Sulzbachtalstraße, FR Jägersfreude



Knotenzufahrt L 256 Rathausstraße

## **2.3 RATHAUSSTRASSE**

Als innerstädtische kommunale Straße ist die Rathausstraße als Erschließungsstraße der Kategoriengruppe ES IV mit nähräumiger Verbindungsfunktionsstufe nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008 (RIN) einzustufen. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06) kann die Rathausstraße der Entwurfssituation „Quartierstraße“ zugeordnet werden.

Die Fahrbahnbreite der Rathausstraße als Einbahnstraße beträgt ca. 5,00 m.

An die Fahrbahn angrenzend sind beidseitig Gehwege mit einer Breite von 1,50 m bis 2,00 m vorhanden.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.



**Rathausstraße**

## **3 ERMITTLUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS**

### **3.1 AUSGANGSSITUATION 2020**

Die Ermittlung der vorhandenen Verkehrsstärken erfolgt auf Basis einer im Jahre 2009 am Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / L 256 Rathausstraße / Rathausstraße durchgeführten und seitens der Landeshauptstadt Saarbrücken bereitgestellten Verkehrszählung. Ein Abgleich der Verkehrsmengenkarten des Saarlandes von 2010 zu 2015 zeigt, dass im klassifizierten Straßennetz (Landesstraßen) um Dudweiler stagnierende (L 250) bzw. im Zuge der L 125 und L 256 fallende Verkehrsmengen zu verzeichnen sind. Von daher wird auf Basis der obigen Zählenden keine Steigerung des Verkehrsaufkommens angesetzt. Seitens der Landeshauptstadt Saarbrücken wird für die Leistungsfähigkeitsnachweise der relevanten Knotenpunkte noch eine aktuelle Verkehrszählung gefordert. Diese kann aufgrund der derzeitigen „Corona-Pandemie“ (Frühjahr/Sommer 2020) nicht durchgeführt werden, da aktuell keine aussagekräftigen Verkehrsverhältnisse vorherrschen. Die Verkehrserhebung wird abstimmungsgemäß zu gegebener Zeit nachgeholt.

#### **3.1.1 L 125 SULZBACHTALSTRASSE**

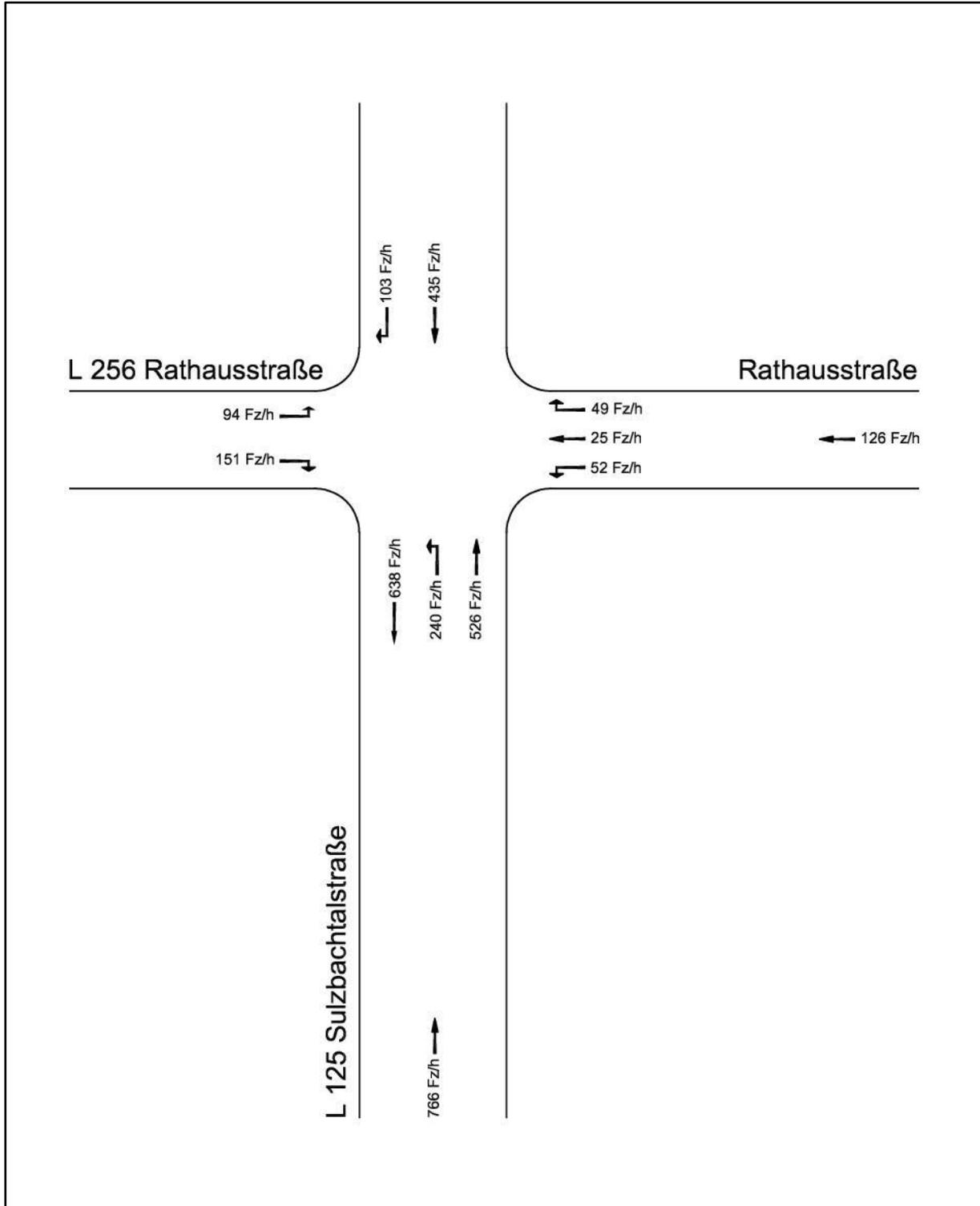
Aus obiger Knotenzählung kann auch der Querschnitt der L 125 Sulzbachtalstraße im betroffenen Abschnitt ermittelt werden. In der Nachmittagsspitze (16:00 bis 17:00 Uhr) liegt die Verkehrsstärke in Fahrtrichtung Sulzbach bei 766 Fz/h (SV-Anteil 22 Fz/h) und in Fahrtrichtung Jägersfreude bei 638 Fz/h (SV-Anteil 12 Fz/h).

Umgerechnet ergibt sich bei einem Faktor von 2,0 Pkw-E/Fz für den Schwerverkehrsanteil fahrtrichtungsbezogen eine Verkehrsstärke von 788 Pkw-E/h in Fahrtrichtung Sulzbach und von 650 Pkw-E/h in Fahrtrichtung Jägersfreude.

#### **3.1.2 RATHAUSSTRASSE**

Für die Rathausstraße wird aus obiger Knotenzählung in der Nachmittagsspitze (16:00 bis 17:00 Uhr) eine Verkehrsstärke von 126 Fz/h (SV-Anteil 5 Fz/h) ermittelt.

Umgerechnet ergibt sich bei einem Faktor von 2,0 Pkw-E/Fz für den Schwerverkehrsanteil somit eine Verkehrsstärke von 131 Pkw-E/h im Querschnitt der Rathausstraße.



Verkehrsstärken Ausgangssituation 2020

## 3.2 VERKEHRSAUFKOMMEN GEPLANTE NUTZUNGEN

Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt auf Grundlage der geplanten Verkaufsflächen und Nutzungen in Verbindung mit den Erfahrungswerten des Programmes „Ver\_Bau“ (Dr. Bosserhoff).

### 3.2.1 NUTZUNG A: LEBENSMITTELMARKT (VOLLSORTIMENTER)

#### 3.2.1.1 Kunden

- Verkaufsfläche: max. 1.600 m<sup>2</sup>  
(VKF)
- Öffnungszeiten (i.d.R.): 7:00 – 20:00 Uhr
- Kundenaufkommen: 1,0 Kunden/m<sup>2</sup> VKF  
(Konventioneller Supermarkt: 0,95-3,15 Kunden/m<sup>2</sup> VKF;  
FGSV, Verbrauchermarkt; 0,40-0,60 Kunden/m<sup>2</sup> VKF;  
daher gewählt: 1,0 Kunden/m<sup>2</sup> VKF)
- Besetzungsgrad der Fahrzeuge: 1,4 Kunden/Pkw  
(Verbrauchermarkt: 1,2-1,6 Kunden/Pkw)
- MIV-Anteil Kunden: 55 %  
(Verbrauchermarkt, integrierte Lage: 50-70 %)
- Mitnahmeeffekt: 25 %  
(generell 5-45 %)
- Quellverkehrsanteil nachmittags: 11 %  
(Spitzenstunde nachmittags, 16:30-17:30 Uhr)
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 11 %  
(Spitzenstunde nachmittags, 16:30-17:30 Uhr)

Das Verkehrsaufkommen durch Kunden beläuft sich somit auf 629 Fahrzeuge pro Tag, respektive 629 Pkw-Einheiten pro Tag.

$$\frac{1.600 \times 1,0 \times 0,55}{1,4} = 629 \frac{\text{Fz}}{\text{d}} \cong 629 \frac{\text{Pkw-E}}{\text{d}}$$

Somit ergeben sich folgende Quell- und Zielverkehre für den verkehrlichen Nachweis:

- Quellverkehrsanteil nachmittags: 70 Pkw-E/h
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 70 Pkw-E/h

### 3.2.1.2 Beschäftigten- und Lieferverkehre

Die Beschäftigtenverkehre werden für den Lebensmittelmarkt mit 15 Fahrzeugen pro Tag geschätzt, die Lieferverkehre mit 1 bis 2 Fahrzeugen pro Tag. Diese Verkehre finden i.d.R. außerhalb der maßgebenden Spitzenstunden statt, liegen im Bereich der Prognosetoleranz (wegen „Worst-Case-Betrachtung“ – siehe Kapitel 3.2.3 - Reserve von rund 12 Pkw-E/h) und sind somit nicht relevant für die Abschätzungen.

## 3.2.2 NUTZUNG B: WOHNNUTZUNG (ALLGEMEINES WOHNEN)

### 3.2.2.1 Bewohner

- |   |           |                                |
|---|-----------|--------------------------------|
| ▪ Bruttogeschossfläche (BGF):<br>(anhand Betreiberangaben: ca. 6.750 m <sup>2</sup> )     | ca. 6.750 | m <sup>2</sup> BGF             |
| ▪ Fläche je Einwohner:<br>(Saarland: 53 m <sup>2</sup> BGF/Einwohner)                     | 53        | m <sup>2</sup> BGF / Einwohner |
| ▪ Besetzungsgrad der Fahrzeuge:<br>(Einwohner: 1,2-1,3 Personen/Pkw)                      | 1,2       | Personen/Pkw                   |
| ▪ MIV-Anteil Bewohner:<br>(Großstadt: 49 bis 55 %; Saarbrücken in Zahlen 2019: rund 45 %) | 49        | %                              |
| ▪ Wegehäufigkeit:<br>(Großstadt: 3,5 Wege/Werktag)  | 3,5       | Wege/Werktag                   |
| ▪ Quellverkehrsanteil nachmittags:<br>(Spitzenstunde nachmittags, 16:30-17:30 Uhr)        | 5         | %                              |
| ▪ Zielverkehrsanteil nachmittags:<br>(Spitzenstunde nachmittags, 16:30-17:30 Uhr)         | 11        | %                              |

Das Verkehrsaufkommen durch Bewohner beläuft sich somit auf 183 Fahrten pro Tag, respektive 183 Pkw-Einheiten pro Tag.

$$\frac{6.750 \times 0,49 \times 3,5}{53 \times 1,2} = 183 \frac{\text{Fz}}{\text{d}} \triangleq 183 \frac{\text{Pkw-E}}{\text{d}}$$

Somit ergeben sich folgende Quell- und Zielverkehre für den verkehrlichen Nachweis:

- |                                    |    |         |
|------------------------------------|----|---------|
| ▪ Quellverkehrsanteil nachmittags: | 10 | Pkw-E/h |
| ▪ Zielverkehrsanteil nachmittags:  | 21 | Pkw-E/h |

### 3.2.2.2 Besucher- und Wirtschaftsverkehre

Die Besucher- und Wirtschaftsverkehre werden bei einem Anteil von 15 % für die Wohnnutzung mit 28 Fahrten pro Tag abgeschätzt.

Diese Verkehre finden i.d.R. außerhalb der maßgebenden Spitzenstunden statt, liegen im Bereich der Prognosetoleranz, liegen im Bereich der Prognosetoleranz (wegen „Worst-Case-Betrachtung“ – siehe Kapitel 3.2.3 - Reserve von rund 12 Pkw-E/h) und sind somit nicht relevant für die Abschätzungen.

### 3.2.3 ERMITTLUNG DES MASSGEBENDEN VERKEHRSAUFKOMMEN

Die Ermittlung des maßgebenden Verkehrsaufkommens erfolgt für die Nachmittagsspitze des allgemeinen Verkehrs, da die gepalteten Nutzungen in der Vormittagsspitze weitaus niedrigere Stundenanteile aufweisen als in der Nachmittagsspitze. Für die weiteren Betrachtungen werden die Spitzenstunden der geplanten Nutzungen mit der Spitzenstunde des allgemeinen Verkehrs überlagert (Worst-Case-Betrachtung).

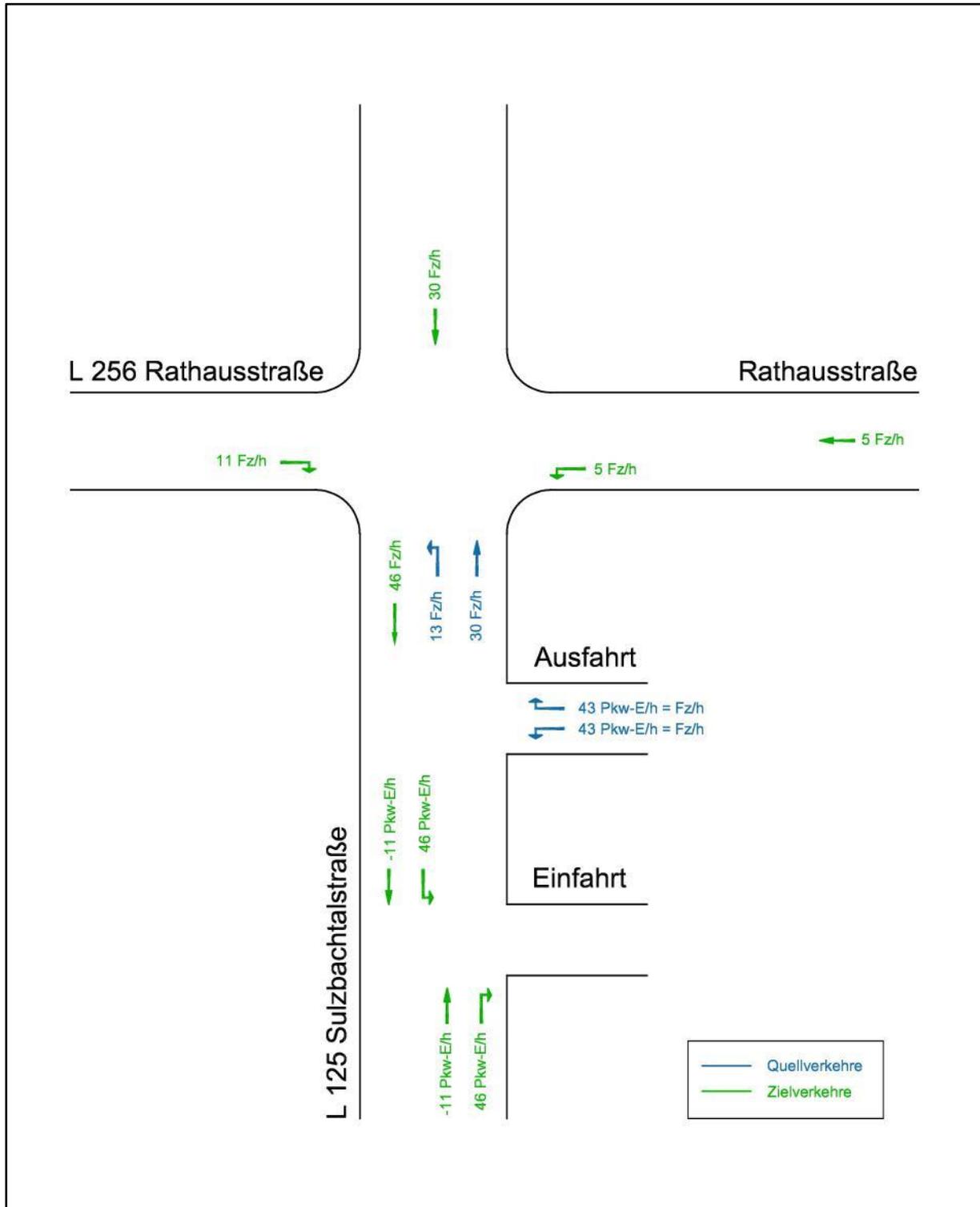
Die Beschäftigten- und Lieferverkehre (Lebensmittelmarkt) sowie die Besucher- und Wirtschaftsverkehre (Wohnnutzung) finden i.d.R. außerhalb der maßgebenden Spitzenstunden statt und sind somit nicht relevant für die Abschätzungen. Weiterhin liegen diese innerhalb einer gewissen Prognosetoleranz (wegen „Worst-Case-Betrachtung“ – siehe oben - Reserve von rund 12 Pkw-E/h).

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten kann für die Beschäftigten- und Kunden- bzw. für Bewohner- und Besucherverkehre die nachfolgend dargestellte Verteilung des Verkehrs angenommen werden:

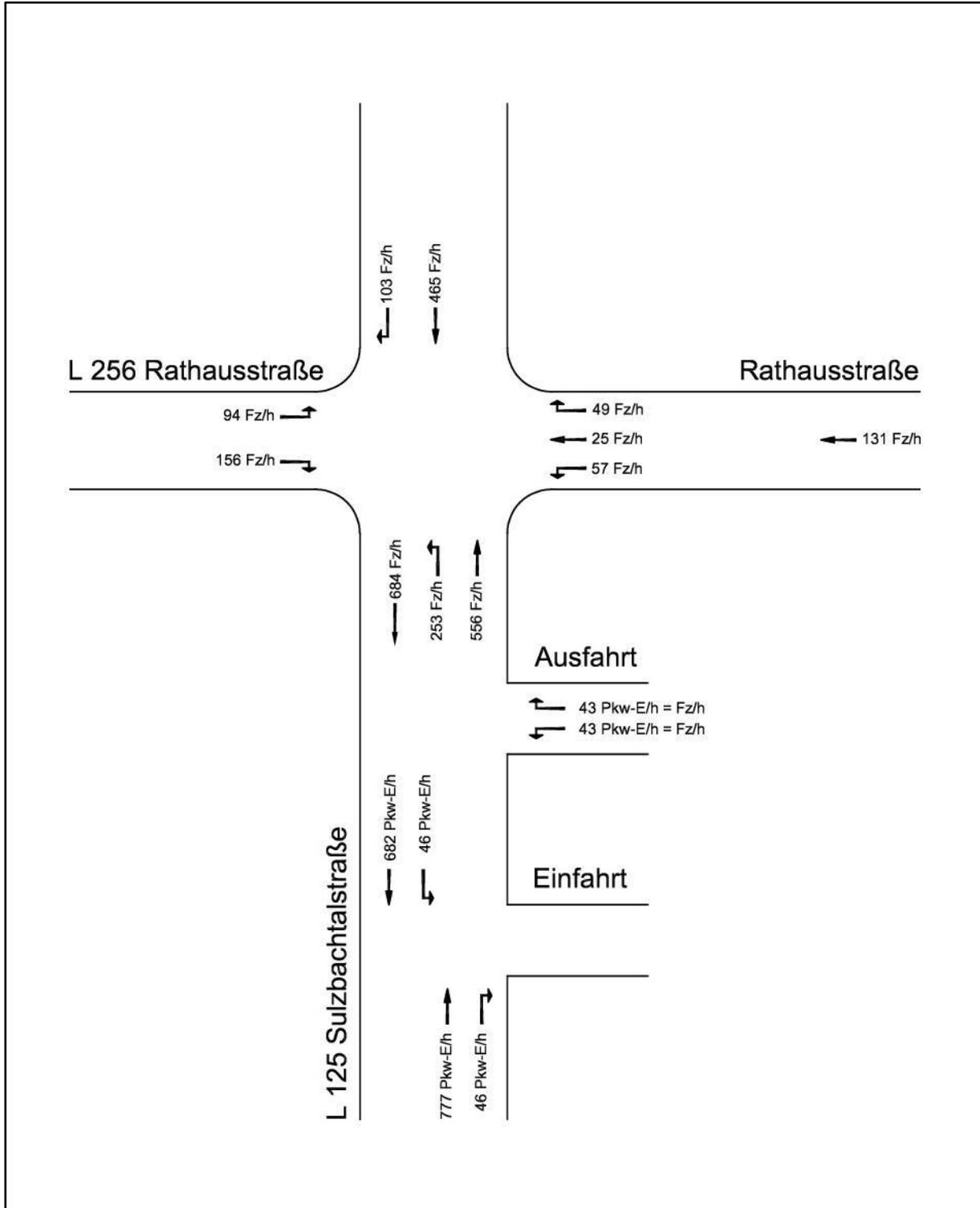
- L 125 Sulzbachtalstraße: 50 %  
(Fahrtrichtung Sulzbach)
- L 125 Sulzbachtalstraße: 50 %  
(Fahrtrichtung Jägersfreunde)

Die Verteilung der zusätzlichen Verkehre im Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / L 256 Rathausstraße / Rathausstraße erfolgt entsprechend den Verhältnissen der vorhandenen Verkehrsströme.

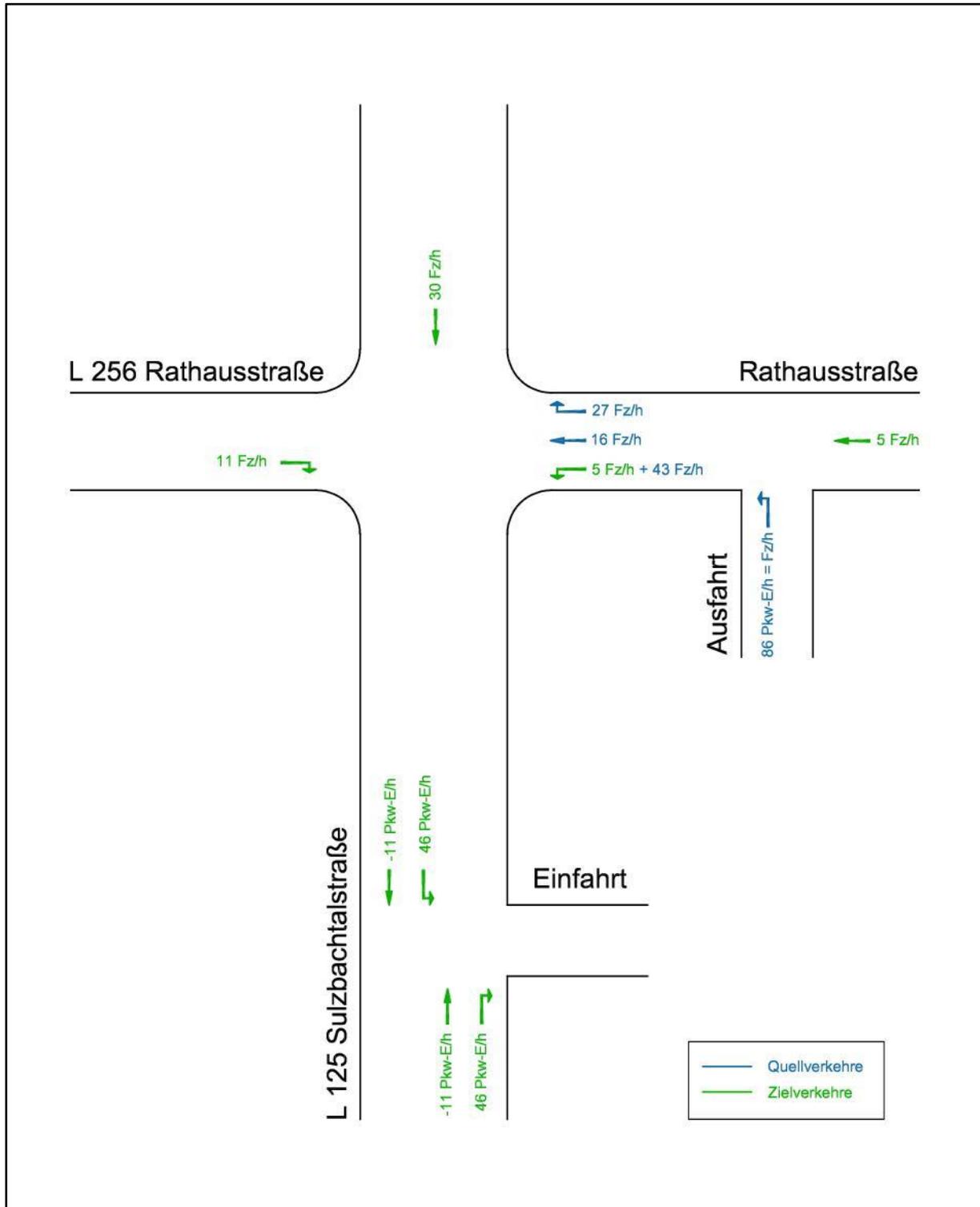
Für die Stellplatznutzung am Rathaus (14 Pkw-Stellplätze) werden in der Nachmittagsspitze 6 Pkw-E/h Quellverkehre und 1 Pkw-E/h an Zielverkehren ermittelt.



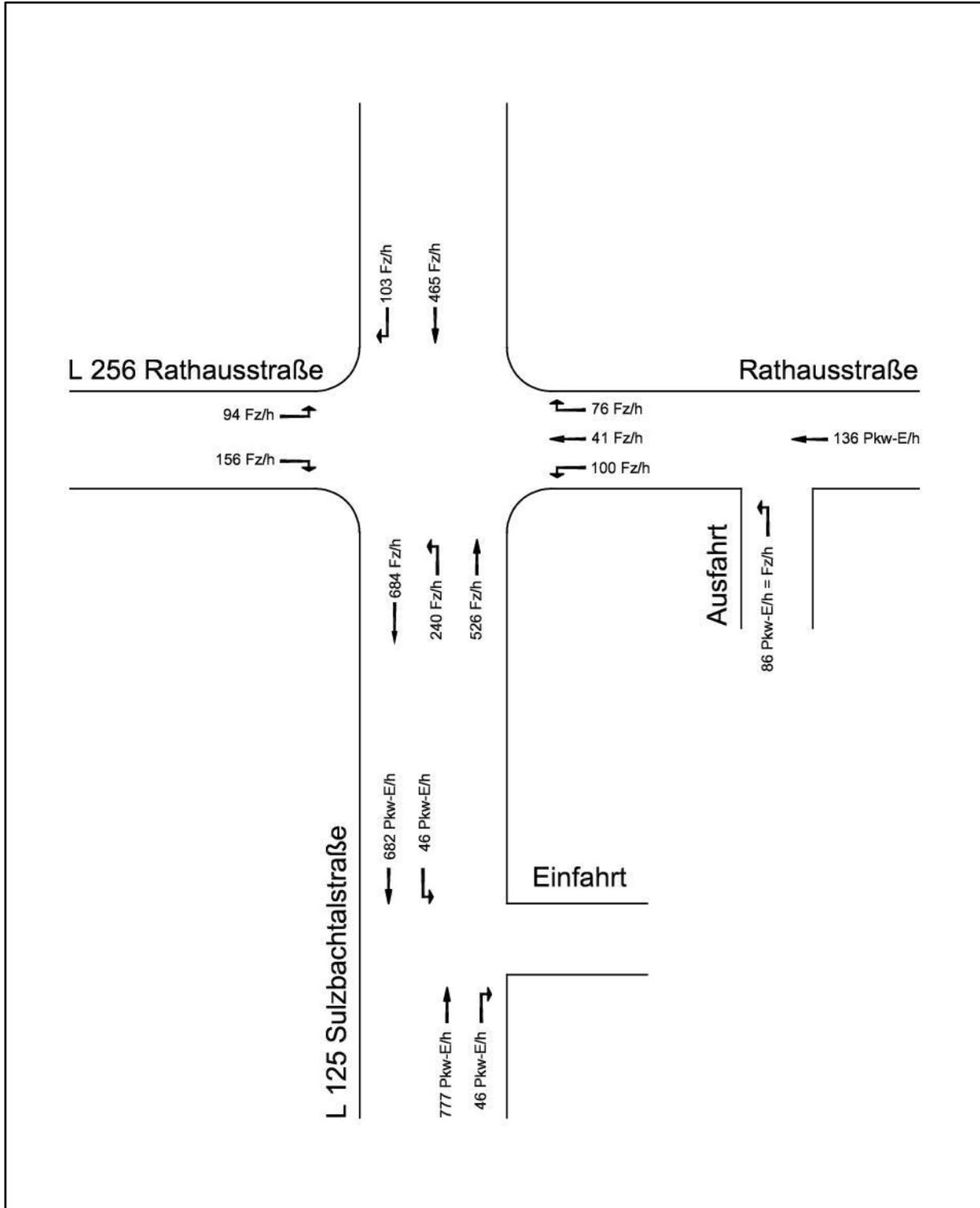
Quell- und Zielverkehre Fall A und B



Überlagerung Verkehre Fall A und B mit Ausgangssituation 2020



Quell- und Zielverkehre Fall A und C



Überlagerung Verkehre Fall A und C mit Ausgangssituation 2020

## **4 QUALITÄT DES VERKEHRSABLAUFS**

Die Überprüfung bzw. Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufs erfolgt für die vorfahrtgeregelten Knotenpunkte über das Programm „Knosimo“, Version 5.2.2 (bps GmbH) mit dem Verfahren nach HBS.

Dieses Verfahren liefert eine Abschätzung der Qualität des Verkehrsablaufs von vorfahrtgeregelten Knotenpunkten mit der Angabe von möglichen Rückstau­längen und Verlustzeiten für die einzelnen Knotenströme.

Die Überprüfung bzw. Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufs an lichtsig­nalgeregelten Knotenpunkten wird mit dem Verfahren nach HBS durchgeführt.

Die Ermittlung des maßgebenden Verkehrsaufkommens ist unter Punkt 3.2.3 dargestellt.

Die Anbindung des geplanten Vorhabens an das übergeordnete Straßennetz erfolgt in Form einer räumlich voneinander getrennten Ein- und Ausfahrt.

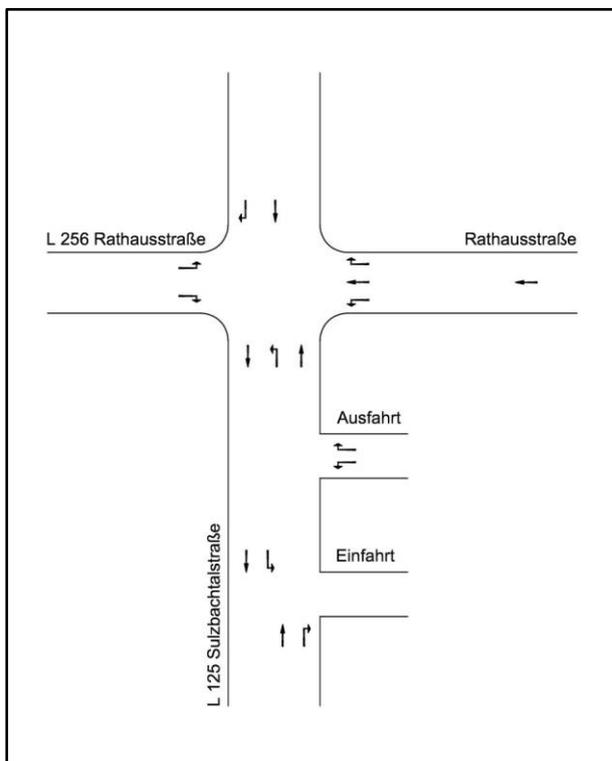
Folgende Fälle werden dabei betrachtet:

- Fall A: Einfahrt von der L 125 Sulzbachtalstraße
- Fall B: Ausfahrt über die L 125 Sulzbachtalstraße
- Fall C: Ausfahrt über Rathausstraße

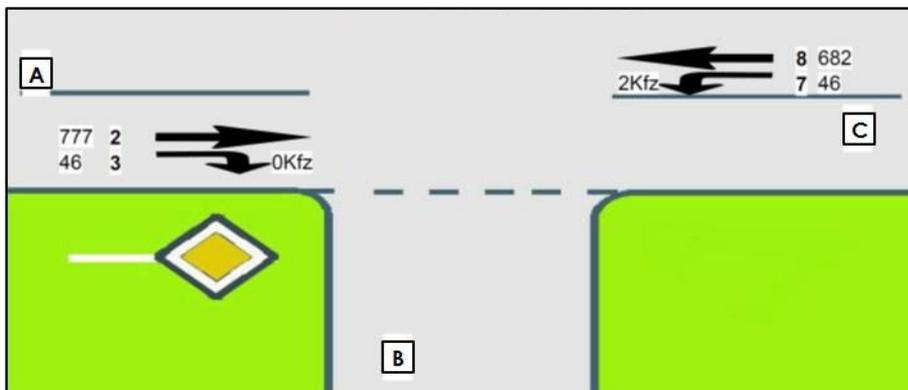
## 4.1 SPITZENSTUNDE NACHMITTAGS

### 4.1.1 KNOTENPUNKT L 125 SULZBACHTALSTRASSE / ANBINDUNG „NASSAUER HOF“

#### 4.1.1.1 Fall A: Einfahrt von der L 125 Sulzbachtalstraße



Skizze Fall A und B



Knotenbelastung [Pkw-E/h]

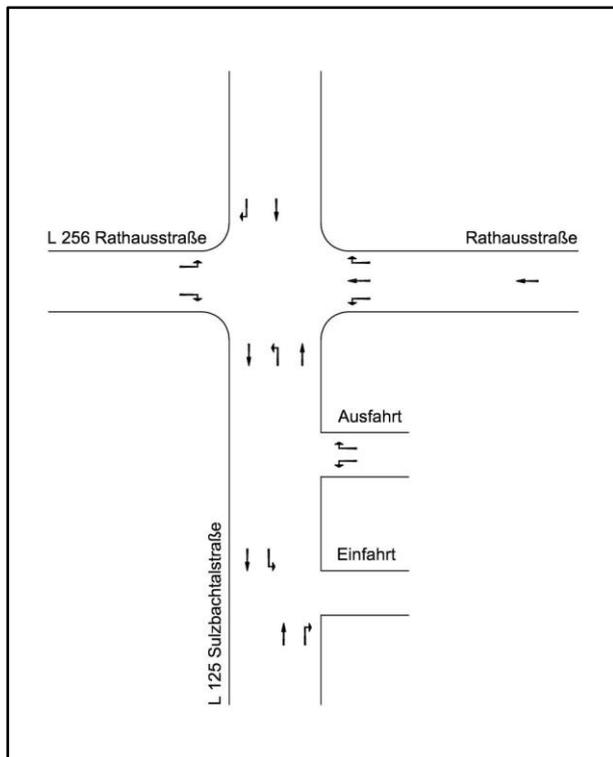
Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	772	772	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	50	50	0	A
7	15,6	18,6	28,0	118,3	0,1	0	1	4	56	1,1	3	51	50	1	B
8	0,5	0,0	4,0	44,6	0,0	0	0	8	5	0,0	9	686	686	0	A
Sum	16,1	0,6	118,3		0,0			8		0,0	9	1558			

**Simulationsergebnis**

Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / Anbindung „Nassauer Hof“ (nur Einfahrt) erreicht in der betrachteten Nachmittagspitze eine gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (**QSV B**) nach HBS 2015.

Der Knotenpunkt wird somit als **leistungsfähig** bewertet.

4.1.1.2 Fall B: Ausfahrt über die L 125 Sulzbachtalstraße



Skizze Fall A und B

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		BV "Nassauer Hof" in Dudweiler 29.06.2020															
Stadt:		RS-Immobilien GmbH															
Knotenpunkt:		K2 gepl. LSA Sulzbachtalstraße / Ausfahrt Parkplatz															
Zeitraum:		Spitzenstunde Nachmittag 16:00 - 17:00 Uhr															
Bearbeiter:		Fall "Ausfahrt über Sulzbachtalstr. und Rathausstr."															
t <sub>ij</sub> =		90 [s]	f <sub>m</sub> = 1,100 [-]		T = 1,0 [h]												
lfd. Nr.	Bez.	q <sub>Kfz</sub> [Kfz/h]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	t <sub>F</sub> [s]	t <sub>F</sub> [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f <sub>A</sub> [-]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	S [%]	N <sub>MS,S</sub> [Kfz]	f <sub>SV</sub> [-]	L <sub>S</sub> [m]	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	FV.01-1	526	1937	66	54	1184	0,444	0,611	0,477	7,497	95	12,127	1,032	75	10,8	A	
2	FV.01-2	240	1977	66	54	1208	0,199	0,611	0,140	2,795	95	5,623	1,012	34	8,2	A	
3	FV.02	684	1968	66	68	1509	0,453	0,767	0,496	6,611	95	10,960	1,016	67	4,9	A	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	FV.03	86	2000	10	10	244	0,352	0,122	0,313	2,285	95	4,842	1,000	29	40,8	C	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1536				4145											
gew. Mittelwert:							0,405								9,5		
Maximum:							0,453							75	40,8	C	

**Simulationsergebnis**

Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / Anbindung „Nassauer Hof“ (nur Ausfahrt) erreicht in der betrachteten Nachmittagsspitze eine befriedigende Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (**QSV C**) nach HBS 2015.

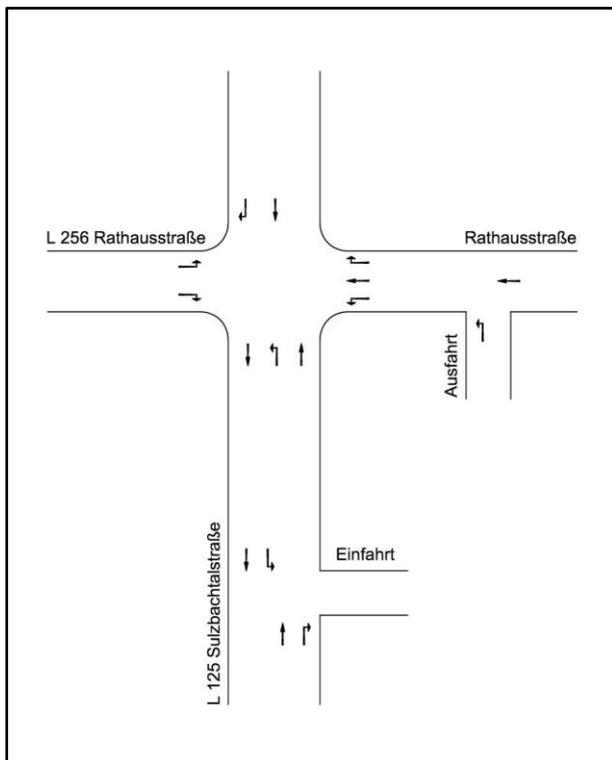
Der Knotenpunkt wird somit als **leistungsfähig** bewertet.

- FV.01: Knotenast L 125 Sulzbachtalstraße aus Richtung Jägersfreude kommend
- FV.02: Knotenast L 125 Sulzbachtalstraße aus Richtung Sulzbach kommend
- FV.03: Parkplatzausfahrt

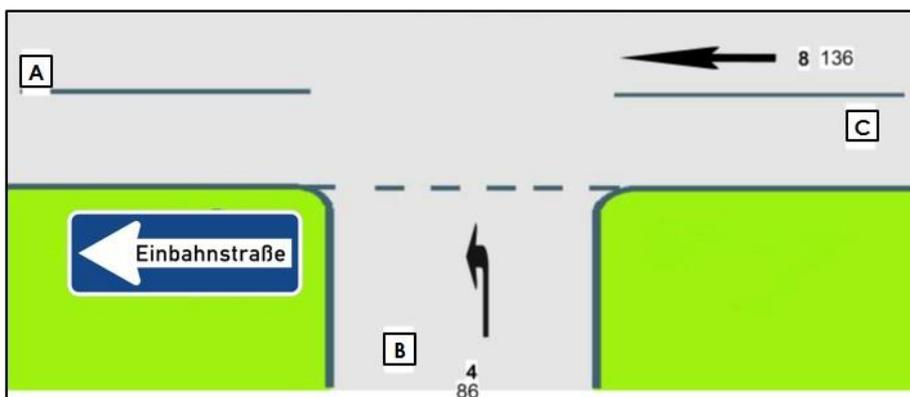
## 4.1.2 KNOTENPUNKT RATHAUSSTRASSE / ANBINDUNG „NASSAUER HOF“

### 4.1.2.1 Fall C: Ausfahrt über Rathausstraße

Als Alternative zur Anbindung der Parkplatzausfahrt an die L 125 Sulzbachtalstraße ergäbe sich in Abhängigkeit zum Erwerb und Abriss des südöstlich des Rathauses Dudweiler gelegenen Anwesens Nr. 1a Rathausstraße eine Anbindung der Parkplatzausfahrt an die Rathausstraße mit anschließender Abwicklung der ausfahrenden Verkehre über den lichtsignalgeregelten Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / L 256 Rathausstraße / Rathausstraße.



Skizze Fall A und C



Knotenbelastung [Pkw-E/h]

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
4	17,6	12,1	14,0	34,1	0,1	0	1	4	92	1,0	4	88	88	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	145	145	0	A
Sum	17,6	4,6		34,1	0,0			4		0,4	4	233			

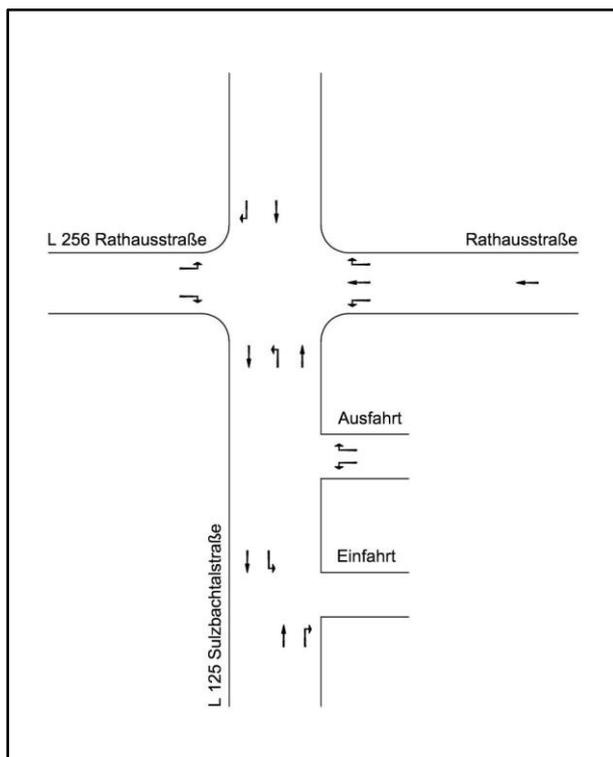
**Simulationsergebnis**

Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Rathausstraße / Anbindung „Nassauer Hof“ erreicht in der betrachteten Nachmittagsspitze eine sehr gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (**QSV A**) nach HBS 2015.

Der Knotenpunkt wird somit als **leistungsfähig** bewertet.

**4.2 KNOTENPUNKT L 125 SULZBACHTALSTRASSE / L 256 RATHAUSSTRASSE / RATHAUSSTRASSE**

**4.2.1.1 Fall B: Ausfahrt über die L 125 Sulzbachtalstraße**



**Skizze Fall A und B**

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		BV "Nassauer Hof" in Dudweiler 29.06.2020															
Stadt:		RS-Immobilien GmbH															
Knotenpunkt:		K1 LSA Sulzbachtalstraße / Rathausstraße															
Zeitraum:		Spitzenstunde Nachmittag 16:00 - 17:00 Uhr															
Bearbeiter:		Fall "Ausfahrt über Sulzbachtalstr. und Rathausstr."															
t <sub>0</sub> =		90 [s]	f <sub>in</sub> =		1,100 [-]	T =		1,0 [h]									
lfd. Nr.	Bez.	q <sub>Kfz</sub> [Kfz/h]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	t <sub>F</sub> [s]	t <sub>F</sub> [s]	C	x	f <sub>A</sub>	N <sub>GE</sub>	N <sub>MS</sub>	S	N <sub>MS,S</sub>	f <sub>SV</sub>	L <sub>S</sub>	t <sub>w</sub>	QSV	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	
<b>Phase 1</b>																	
1	FV.01g	556	1941	49	49	1078	0,516	0,556	0,652	9,311	95	14,471	1,031	89	14,6	A	
2	FV.01l	253	1979	49	49	1099	0,230	0,556	0,169	3,393	95	6,508	1,011	39	10,7	A	
3	FV.03g	465	1961	49	46	1024	0,454	0,522	0,497	7,778	95	12,494	1,020	76	15,2	A	
4	FV.03r	103	2000	49	46	1044	0,099	0,522	0,061	1,358	95	3,329	1,000	20	11,0	A	
5																	
6																	
7																	
<b>Phase 2</b>																	
8	FV.02	256	1972	21	21	482	0,531	0,244	0,694	6,252	95	10,480	1,014	64	34,7	B	
9	FV.04gr	74	1907	21	13	297	0,249	0,156	0,188	1,814	95	4,091	1,049	26	35,7	C	
10	FV.04l	57	1968	21	13	306	0,186	0,156	0,129	1,368	95	3,346	1,016	20	34,6	B	
11																	
12																	
13																	
14																	
<b>Phase 3</b>																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
<b>Phase 4</b>																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
<b>Phase 5</b>																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
<b>Phase 6</b>																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
<b>Knotenpunkt</b>																	
Summe:		1764				5331											
gew. Mittelwert:							0,415								18,5		
Maximum:							0,531							89	35,7	C	

**Simulationsergebnis**

- FV.01: Knotenast L 125 Sulzbachtalstraße aus Richtung Jägersfreude kommend
- FV.02: Knotenast L 256 Rathausstraße
- FV.03: Knotenast L 125 Sulzbachtalstraße aus Richtung Sulzbach kommend
- FV.04: Knotenast Rathausstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage							
Bedingt verträgliche Linksabbieger							
Projekt: BV "Nassauer Hof" in Dudweiler 29.06.2020							
Stadt: RS-Immobilien GmbH							
Knotenpunkt: K1 LSA Sulzbachtalstraße / Rathausstraße							
Zeitschnitt: Spitzenstunde Nachmittag 16:00 - 17:00 Uhr							
Bearbeiter: Fall "Ausfahrt über Sulzbachtalstr. und Rathausstr."							
f <sub>in</sub> = 1.100 Nr. 1 2 3 4 5							
Bezeichnung							
Bemerkungen							
Berechnungsfall							
t <sub>U</sub> [s] (1) 90 90 90							
LA	q <sub>LV</sub> [Kfz/h] (2)						
	q <sub>LA+Bus</sub> [Kfz/h] (3)						
	q <sub>LA+K</sub> [Kfz/h] (4)						
	q <sub>SV</sub> [Kfz/h] (5)						
	q <sub>Kfz</sub> [Kfz/h] (6)	253	94	57			
	SV [%] (7)	1,2	3,2	1,8			
	b [m] (8)	3,50	3,50	3,50			
	R [m] (9)	20,00	20,00	20,00			
	s [%] (10)	0,0	0,0	0,0			
	L <sub>LA</sub> [m] (11)	40,0	20,0	40,0			
	t <sub>f</sub> [s] (12)	49	21	13			
	Diagonalgrün? (13)	nein	nein	nein			
	GV	q <sub>G</sub> [Kfz/h] (14)	465	25	0		
q <sub>RA</sub> [Kfz/h] (15)		103	57	162			
x <sub>gegen</sub> [-] (16)		0,45	0,24	0,53			
n <sub>gegen</sub> [-] (17)		getrennt	getrennt	1			
t <sub>f,gegen</sub> [s] (18)		46	13	21			
t <sub>z</sub> [s] (19)		5,0	5,0	5,0			
LA	q <sub>Kfz</sub> [Kfz/h] (20)	253	94	57			
	f <sub>SV</sub> [-] (21)	1,011	1,029	1,016			
	f <sub>b</sub> [-] (22)	1,000	1,000	1,000			
	f <sub>R</sub> [-] (23)	1,000	1,000	1,000			
	f <sub>s</sub> [-] (24)	1,000	1,000	1,000			
	f <sub>1</sub> [-] (25)	1,000	1,000	1,000			
	f <sub>2</sub> [-] (26)	1,000	1,000	1,000			
	t <sub>b</sub> [s] (27)	1,819	1,852	1,829			
	q <sub>S</sub> [Kfz/h] (28)	1979	1944	1968			
	t <sub>f,durch</sub> [s] (29)	49	21	13			
	t <sub>f,GF</sub> [s] (30)	0	0	0			
	GV	q <sub>gegen</sub> [Kfz/h] (31)	465	25	162		
		(31*)	103	57			
m <sub>gegen</sub> [Kfz] (32)		5,296	0,479	3,465			
(32*)		1,173	1,093				
t <sub>ab,gegen</sub> [s] (33)		13,92	0,95	7,46			
(33*)	2,44	2,21					
LA	C <sub>D</sub> [Kfz/h] (34)	1099	475	306			
	t <sub>v</sub> [s] (35)	35,08	20,05	5,54			
	(35*)	46,56	18,79				
	G <sub>D</sub> [Kfz/h] (36)	737	1248	1059			
	(36*)	1137	1201				
	C <sub>D</sub> [Kfz/h] (37)	269	260	61			
	(37*)	550	234				
	C <sub>PW</sub> [Kfz/h] (38)	264	130	262			
	C <sub>GF</sub> [Kfz/h] (39)	0	0	0			
	C <sub>LA</sub> [Kfz/h] (40)	532	364	306			
	x [-] (41)	0,475	0,258	0,186			
	q <sub>S,LA</sub> [Kfz/h] (42)	958	1489	1968			
	f <sub>A</sub> [-] (43)	0,269	0,187	0,156			
	N <sub>DE</sub> [Kfz] (44)	0,544	0,198	0,129			
	t <sub>W,G</sub> [s] (45)	27,6	31,2	33,0			
	t <sub>W,R</sub> [s] (46)	3,7	2,0	1,5			
	t <sub>W</sub> [s] (47)	31,2	33,2	34,6			
	QSV [-] (48)	B	B	B			
	N <sub>MS</sub> [Kfz] (49)	5,844	2,205	1,368			
	S [%] (50)	95	95	95			
N <sub>MS,S</sub> [Kfz] (51)	9,933	4,716	3,346				
L <sub>S</sub> [m] (52)	60	29	20				

**Simulationsergebnis mit bedingt verträglichen Linksabbiegern**

Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / L 256 Rathausstraße / Rathausstraße erreicht in der betrachteten Nachmittagsspitze eine befriedigende Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (**QSV C**) nach HBS 2015.

Der Knotenpunkt wird somit als **leistungsfähig** bewertet.



Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		BV "Nassauer Hof" in Dudweiler 29.06.2020															
Stadt:		RS-Immobilien GmbH															
Knotenpunkt:		K1 LSA Sulzbachtalstraße / Rathausstraße															
Zeitraum:		Spitzenstunde Nachmittag 16:00 - 17:00 Uhr															
Bearbeiter:		Fall "Ausfahrt über Rathausstraße"															
t <sub>ij</sub> =		90	[s]	f <sub>in</sub> =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q <sub>Kfz</sub>	q <sub>S</sub>	t <sub>F</sub>	t <sub>F</sub>	C	x	f <sub>A</sub>	N <sub>GE</sub>	N <sub>MS</sub>	S	N <sub>MS,S</sub>	f <sub>SV</sub>	L <sub>S</sub>	t <sub>w</sub>	QSV	Bemerkungen
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
<b>Phase 1</b>																	
1	FV.01g	526	1937	49	49	1076	0,489	0,556	0,579	8,602	95	13,562	1,032	84	14,1	A	
2	FV.01l	240	1977	49	49	1098	0,219	0,556	0,158	3,193	95	6,215	1,012	38	10,6	A	
3	FV.03g	465	1961	49	46	1024	0,454	0,522	0,497	7,778	95	12,494	1,020	76	15,2	A	
4	FV.03r	103	2000	49	46	1044	0,099	0,522	0,061	1,358	95	3,329	1,000	20	11,0	A	
5																	
6																	
7																	
<b>Phase 2</b>																	
8	FV.02	256	1972	21	21	482	0,531	0,244	0,694	6,252	95	10,480	1,014	64	34,7	B	
9	FV.04gr	117	1941	21	13	302	0,388	0,156	0,369	2,997	95	5,925	1,031	37	38,5	C	
10	FV.04l	100	1982	21	13	308	0,324	0,156	0,276	2,499	95	5,173	1,009	31	37,0	C	
11																	
12																	
13																	
14																	
<b>Phase 3</b>																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
<b>Phase 4</b>																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
<b>Phase 5</b>																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
<b>Phase 6</b>																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
<b>Knotenpunkt</b>																	
Summe:		1807				5335											
gew. Mittelwert:							0,412									19,5	
Maximum:							0,531							84	38,5	C	

**Simulationsergebnis**

- FV.01: Knotenast L 125 Sulzbachtalstraße aus Richtung Jägersfreude kommend
- FV.02: Knotenast L 256 Rathausstraße
- FV.03: Knotenast L 125 Sulzbachtalstraße aus Richtung Sulzbach kommend
- FV.04: Knotenast Rathausstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage						
Bedingt verträgliche Linksabbieger						
Projekt: BV "Nassauer Hof" in Dudweiler 29.06.2020						
Stadt: RS-Immobilien GmbH						
Knotenpunkt: K1 LSA Sulzbachtalstraße / Rathausstraße						
Zeitschnitt: Spitzenstunde Nachmittag 16:00 - 17:00 Uhr						
Bearbeiter: Fall "Ausfahrt über Rathausstraße"						
$f_n =$	1,100	Nr.	1	2	3	4
Bezeichnung						
Bemerkungen						
Berechnungsfall						
$t_U$	[s]	{1}	90	90	90	
LA	$q_{L,V}$	[Kfz/h]	{2}			
	$q_{L,sk+Bus}$	[Kfz/h]	{3}			
	$q_{L,sk,K}$	[Kfz/h]	{4}			
	$q_{SV}$	[Kfz/h]	{5}			
	$q_{ktz}$	[Kfz/h]	{6}	240	94	100
	SV	[%]	{7}	1,2	3,2	1,8
	b	[m]	{8}	3,50	3,50	3,50
	R	[m]	{9}	20,00	20,00	20,00
	s	[%]	{10}	0,0	0,0	0,0
	$L_{LA}$	[m]	{11}	40,0	20,0	40,0
	$t_r$	[s]	{12}	49	21	13
	Diagonalgrün?		{13}	nein	nein	nein
	GV	$q_G$	[Kfz/h]	{14}	465	41
$q_{RA}$		[Kfz/h]	{15}	103	100	162
$x_{gegen}$		[-]	{16}	0,45	0,33	0,53
$n_{gegen}$		[-]	{17}	getrennt	getrennt	1
$t_{f,gegen}$		[s]	{18}	46	13	21
$t_z$		[s]	{19}	5,0	5,0	5,0
$q_{ktz}$		[Kfz/h]	{20}	240	94	100
LA	$f_{SV}$	[-]	{21}	1,011	1,029	1,016
	$f_b$	[-]	{22}	1,000	1,000	1,000
	$f_R$	[-]	{23}	1,000	1,000	1,000
	$f_s$	[-]	{24}	1,000	1,000	1,000
	$f_1$	[-]	{25}	1,000	1,000	1,000
	$f_2$	[-]	{26}	1,000	1,000	1,000
	$t_b$	[s]	{27}	1,819	1,852	1,829
	$q_S$	[Kfz/h]	{28}	1979	1944	1968
	$t_{f,durch}$	[s]	{29}	49	21	13
	$t_{f,GF}$	[s]	{30}	0	0	0
	GV	$q_{gegen}$	[Kfz/h]	{31}	465	41
$m_{gegen}$		[Kfz]	{32}	5,296	0,786	3,465
$t_{ab,gegen}$		[s]	{33}	13,92	1,58	7,46
$C_D$		[Kfz/h]	{34}	1099	475	306
LA	$t_v$	[s]	{35}	35,08	19,42	5,54
	$G_D$	[Kfz/h]	{36}	737	1224	1059
	$C_D$	[Kfz/h]	{37}	1137	1141	61
	$C_{PW}$	[Kfz/h]	{38}	264	130	262
	$C_{GF}$	[Kfz/h]	{39}	0	0	0
	$C_{LA}$	[Kfz/h]	{40}	532	331	306
	x	[-]	{41}	0,451	0,284	0,327
	$q_{S,LA}$	[Kfz/h]	{42}	958	1355	1968
	$f_A$	[-]	{43}	0,269	0,170	0,156
	$N_{GE}$	[Kfz]	{44}	0,489	0,226	0,279
	$t_{W,G}$	[s]	{45}	27,4	32,5	33,8
	$t_{W,R}$	[s]	{46}	3,3	2,5	3,3
	$t_W$	[s]	{47}	30,7	35,0	37,1
	QSV	[-]	{48}	B	C	C
	$N_{MS}$	[Kfz]	{49}	5,479	2,275	2,503
	S	[%]	{50}	95	95	95
	$N_{MS,S}$	[Kfz]	{51}	9,438	4,825	5,179
$L_S$	[m]	{52}	57	30	32	

**Simulationsergebnis mit bedingt verträglichen Linksabbiegern**

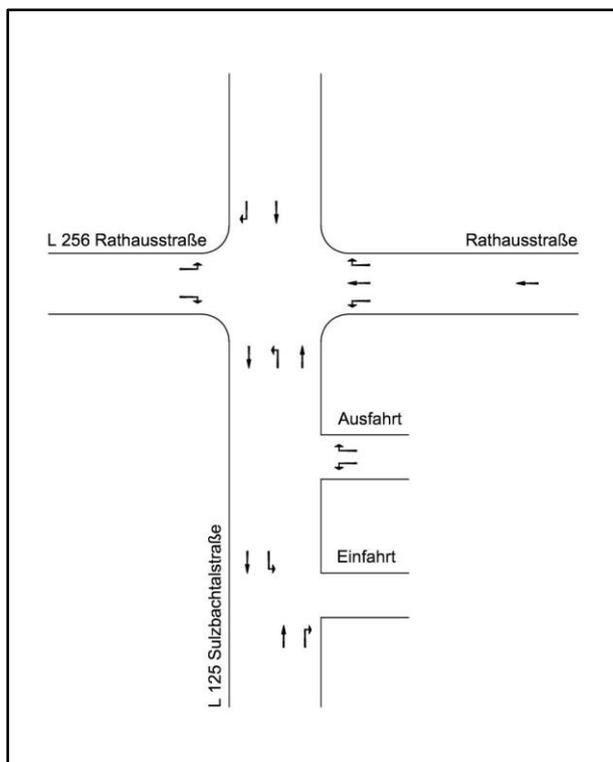
Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / L 256 Rathausstraße / Rathausstraße erreicht in der betrachteten Nachmittagsspitze eine befriedigende Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (**QSV C**) nach HBS 2015.

Der Knotenpunkt wird somit als **leistungsfähig** bewertet.

## 5 GUTACHTERLICHE EMPFEHLUNG

### 5.1 KNOTENPUNKT L 125 SULZBACHTALSTRASSE / ANBINDUNG „NASSAUER HOF“

#### 5.1.1 FALL A: EINFAHRT VON DER L 125 SULZBACHTALSTRASSE



Skizze Fall A und B

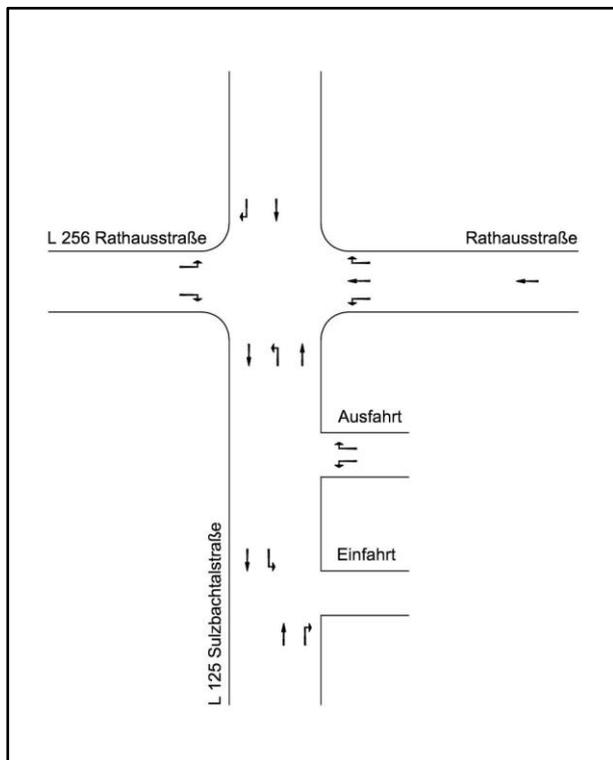
In der untersuchten **Nachmittagsspitze** wird anhand der Simulationsergebnisse am Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / Anbindung „Nassauer Hof“ (nur Einfahrt) die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs B (QSV B)** nach HBS 2015 erreicht.

Insgesamt ist bei Knotenpunkten i.d.R. mindestens die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs D (QSV D, ausreichend) nach HBS 2015 nachzuweisen, was beim vorgenannten Knotenpunkt in der betrachteten Spitzenstunde der Fall ist.

Somit weist der Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / Anbindung „Nassauer Hof“ (nur Einfahrt) eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Die Rückstaulängen bewegen sich innerhalb der Nachmittagsspitze in 95 % der Zeit für den Mischstrom 7 (links) im Bereich von 1 Pkw-Einheiten (rund 6 m). Die Aufstelllänge des geplanten Linksabbiegestreifens von ca. 12 m reicht folglich aus. Im Mischstrom 2 und 3 (geradeaus und rechts) sowie im Strom 8 (geradeaus) sind im vorgenannten Zeitraum keine Rückstaulängen zu verzeichnen.

### 5.1.2 FALL B: AUSFAHRT ÜBER DIE L 125 SULZBACHTALSTRASSE



Skizze Fall A und B

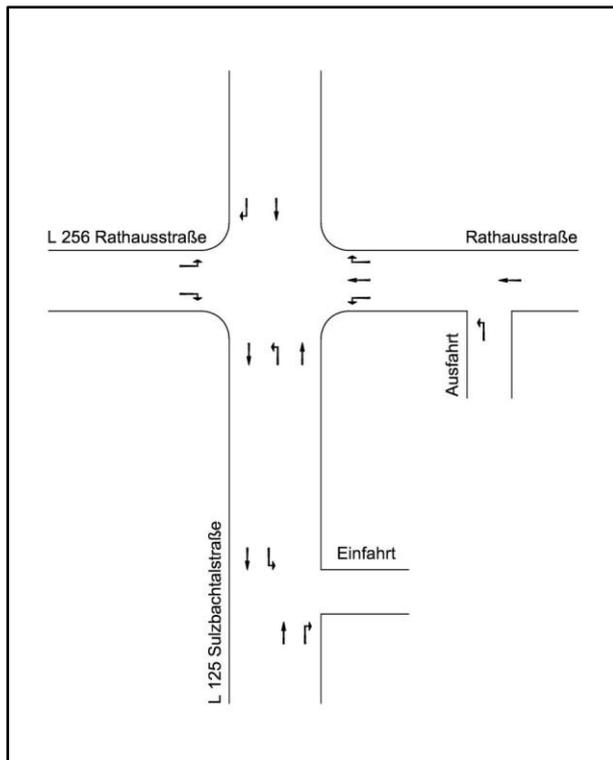
Nach den Simulationsergebnissen wird in der betrachteten **Nachmittagsspitze** die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs C (QSV C)** nach HBS 2015 am Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / Anbindung „Nassauer Hof“ (nur Ausfahrt) erreicht. Die Parkplatzausfahrt ist hierbei als Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage und einer Mischspur in der Parkplatzausfahrt betrachtet.

Insgesamt ist bei Knotenpunkten i.d.R. mindestens die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs D (QSV D, ausreichend) nach HBS 2015 nachzuweisen, was beim vorgenannten Knotenpunkt in der betrachteten Spitzenstunde der Fall ist.

Somit weist der Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / Anbindung „Nassauer Hof“ (nur Ausfahrt) eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

## 5.2 KNOTENPUNKT RATHAUSSTRASSE / ANBINDUNG „NASSAUER HOF“

### 5.2.1 FALL C: AUSFAHRT ÜBER RATHAUSSTRASSE



Skizze Fall A und C

Als Alternative zur Anbindung der Parkplatzausfahrt an die L 125 Sulzbachtalstraße ergäbe sich in Abhängigkeit zum Erwerb und Abriss des südöstlich des Rathauses Dudweiler gelegenen Anwesens Nr. 1a Rathausstraße eine Anbindung der Parkplatzausfahrt an die Rathausstraße mit anschließender Abwicklung der ausfahrenden Verkehre über den lichtsignalgeregelten Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / L 256 Rathausstraße / Rathausstraße.

Anhand der Simulationsergebnisse wird in der betrachteten **Nachmittagsspitze** die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs A (QSV A)** nach HBS 2015 am Knotenpunkt Rathausstraße / Anbindung „Nassauer Hof“ (nur Ausfahrt) erreicht.

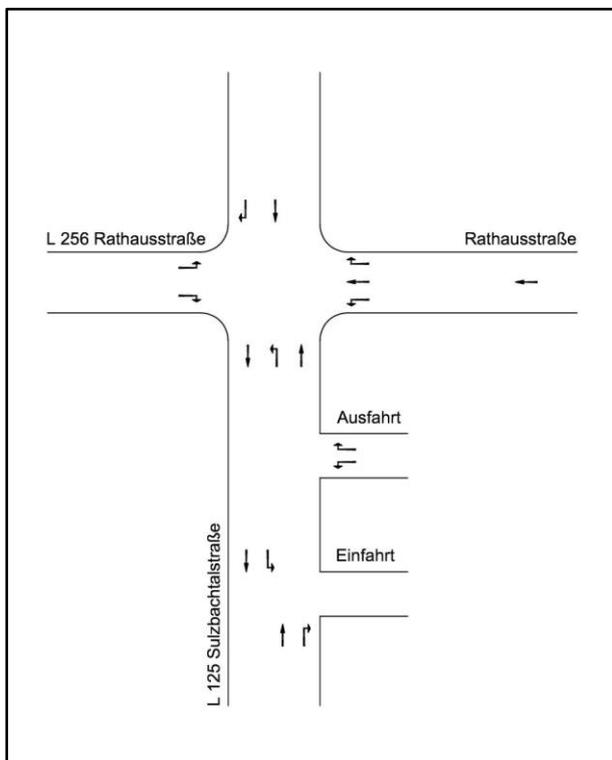
Insgesamt ist bei Knotenpunkten i.d.R. mindestens die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs D (QSV D, ausreichend) nach HBS 2015 nachzuweisen, was beim vorgenannten Knotenpunkt in der betrachteten Spitzenstunde der Fall ist.

Somit weist der Knotenpunkt Rathausstraße / Anbindung „Nassauer Hof“ (nur Ausfahrt) eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Innerhalb der betrachteten Nachmittagsspitze liegen in 95 % der Zeit die Rückstaulängen für den Strom 4 (Linkseinbieger in die Rathausstraße) bei 1 Pkw-Einheit (rund 6 m).

### 5.3 KNOTENPUNKT L 125 SULZBACHTALSTRASSE / L 256 RATHAUSSTRASSE / RATHAUSSTRASSE

#### 5.3.1 FALL B: AUSFAHRT ÜBER DIE L 125 SULZBACHTALSTRASSE



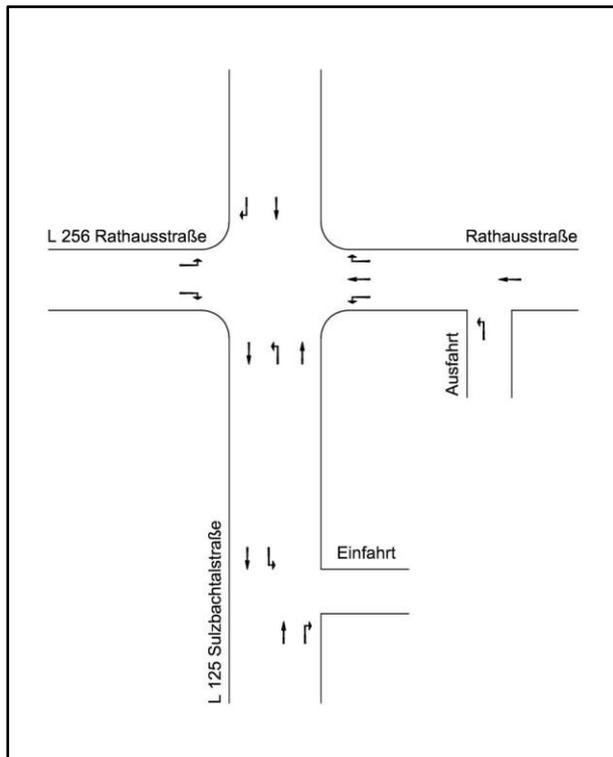
Skizze Fall A und B

Innerhalb der betrachteten **Nachmittagsspitze** wird anhand der Simulationsergebnisse am Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / L 256 Rathausstraße / Rathausstraße die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs C (QSV C)** nach HBS 2015 erreicht.

Insgesamt ist bei Knotenpunkten i.d.R. mindestens die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs D (QSV D, ausreichend) nach HBS 2015 nachzuweisen, was beim vorgenannten Knotenpunkt in der betrachteten Spitzenstunde der Fall ist.

Somit weist der Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / L 256 Rathausstraße / Rathausstraße eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

### 5.3.2 FALL C: AUSFAHRT ÜBER RATHAUSSTRASSE



Skizze Fall A und C

Anhand den Simulationsergebnissen wird in der betrachteten **Nachmittags-  
spitze** die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs C (QSV C)** nach HBS 2015 am Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / L 256 Rathausstraße / Rathausstraße erreicht. Die Parkplatzausfahrt ist hierbei als Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage und einer Mischspur betrachtet.

Insgesamt ist bei Knotenpunkten i.d.R. mindestens die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs D (QSV D, ausreichend) nach HBS 2015 nachzuweisen, was beim vorgenannten Knotenpunkt in der betrachteten Spitzenstunde der Fall ist.

Somit weist der Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / L 256 Rathausstraße / Rathausstraße eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

## 5.4 FAZIT

Die vorfahrtgeregelt Anbindung der Parkplatzeinfahrt ist mit dem geplanten Linksabbiegestreifen leistungsfähig.

Mit entsprechender Lichtsignalsteuerung kann auch die Parkplatzausfahrt leistungsfähig an die L 125 Sulzbachtalstraße angebunden werden. Die Ströme der Parkplatzausfahrt können dabei als Mischspur betrieben werden. Aufgrund der räumlichen Nähe der geplanten Lichtsignalanlage der Parkplatzausfahrt ist diese mit der Lichtsignalanlage des Knotenpunktes L 125 Sulzbachtalstraße / L 256 Rathausstraße / Rathausstraße zu koordinieren, sodass die Parkplatzausfahrt innerhalb der gleichen Grünphase läuft wie die beiden Nebenströme der Rathausstraße. Die vorhandene Aufstelllänge zwischen den beiden Knotenpunkten reicht dabei aus. Die detaillierte Planung der Lichtsignalanlage einschließlich Simulation auf Basis einer aktuellen Verkehrserhebung ist im weiteren Verfahren (Bauantrag) zu erbringen.



Verkehrsplanerische Konzeption der Anbindungen an die L 125 Sulzbachtalstraße

Die alternative Anbindung der Parkplatzausfahrt an die Rathausstraße mit anschließender Abwicklung der zusätzlichen Verkehre über den Knotenpunkt L 125 Sulzbachtalstraße / L 256 Rathausstraße / Rathausstraße ist ebenfalls als leistungsfähig zu bewerten.

Für Fußgänger und Radfahrer sind im Bestand dementsprechende Bestandteile in den Straßenquerschnitten des übergeordneten Straßennetzes vorhandenen (siehe Kapitel 2) und darüber hinaus, bis auf die Errichtung einer Querungsstelle im Zuge der L 125 Sulzbachtalstraße, keine weiteren Anlagen geplant.

Aufgestellt:  
Saarbrücken, den 21. Juli 2020

gez.  
Ulrich Gänsle  
Dipl.-Ing. (FH)

gez.  
i.A. Sven Keßler  
M.Eng.