HAN ZWEITE PROJEKT GMBH

EDEKA MARKT IN ENSHEIM

VERKEHRSGUTACHTEN

NACHWEIS DER VERKEHRSVERTRÄGLICHKEIT

STAND 01/2025

ERLÄUTERUNGSBERICHT

BEARBEITUNG: Avin Mohammad, BA. Sc.

Planungsteam Jakobs Gänssle GmbH
Hochstraße 57 66115 Saarbrücken
Tel.: 0681 / 761580 Fax: 0681 / 7615829

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

1 ALLGEMEINES 1

2 BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES 2

2.1 ESCHRINGER STRASSE 2

3 ERMITTLUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS 3

3.1 AUSGANGSSITUATION 3

3.2 PROGNOSEHORIZONT 2040 3

3.2.1 KNOTENPUNKT ESCHRINGER STRASSE / ANBINDUNG STICHSTRASSE 4

3.3 VERKEHRSAUFKOMMEN GEPLANTE NUTZUNGEN 5

3.3.1 NUTZUNG A: LEBENSMITTELMARKT (VOLLSORTIMENTER) 5

3.3.2 NUTZUNG B: GEWERBENUTZUNG 8

3.3.3 ERMITTLUNG DES MASSGEBENDEN VERKEHRSAUFKOMMEN 10

4 QUALITÄT DES VERKEHRSABLAUFS 12

4.1 KNOTENPUNKT ESCHRINGER STRASSE / ANBINDUNG STICHSTRASSE 13

4.2 ÜBERPRÜFUNG DER RICHTLINIENKONFORMITÄT 15

5 GUTACHTERLICHE EMPFEHLUNG 16

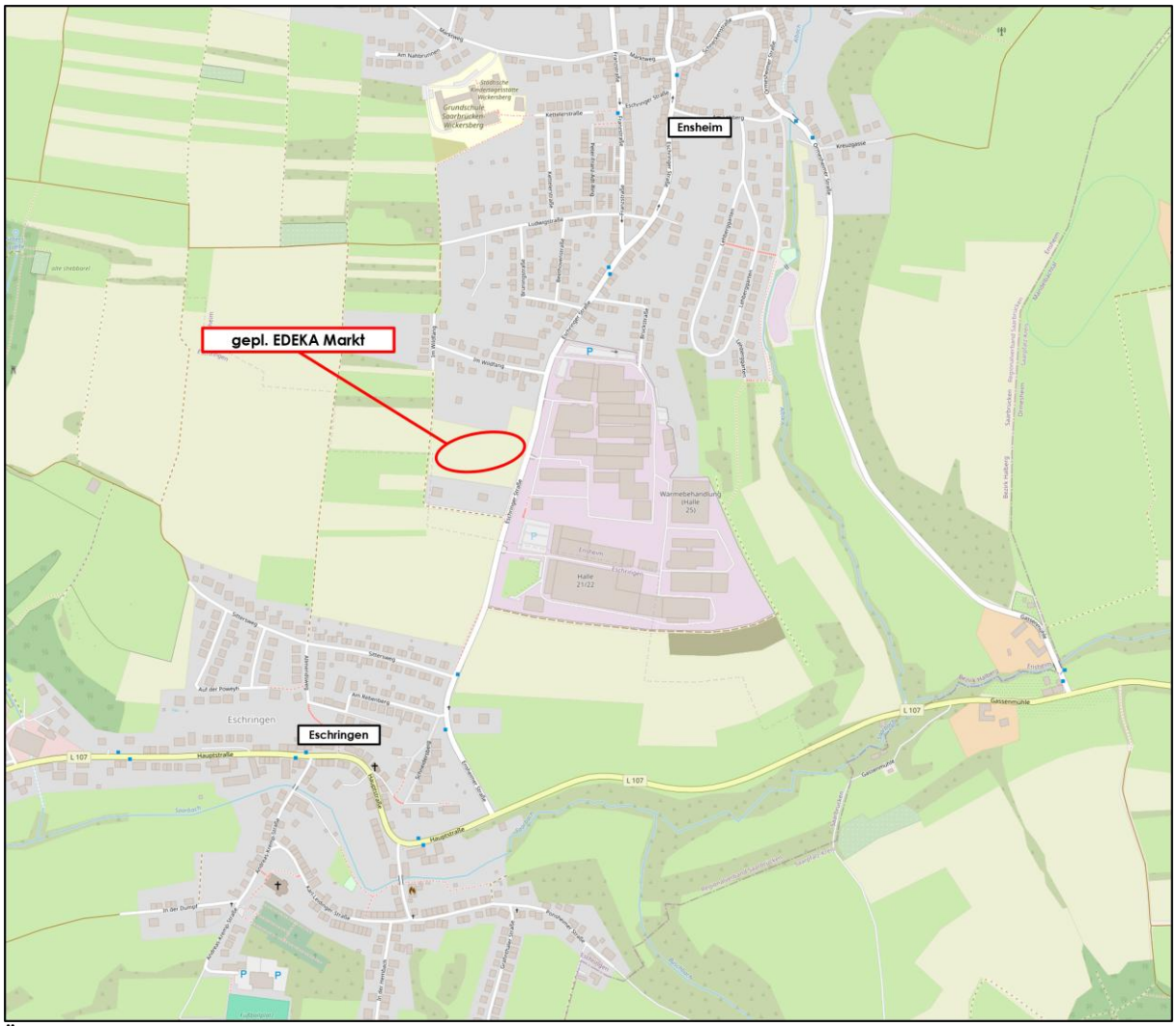
5.1 KNOTENPUNKT ESCHRINGER STRASSE / ANBINDUNG STICHSTRASSE 16

1 ALLGEMEINES

Die Firma HAN Zweite Projekt GmbH plant die Errichtung eines EDEKA-Marktes und zusätzlichen gewerblichen Flächen.

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

- für die geplante Anbindung der Stichstraße an die Eschringer Straße



Übersichtkarte (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

2 BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES

Das Untersuchungsgebiet liegt am südlichen Ortsrand des Stadtteils Ensheim der Landeshauptstadt Saarbrücken und umfasst die Anbindung des dort geplanten EDEKA-Marktes an der Eschringer Straße (Knotenpunkt Eschringer Straße / Anbindung der geplanten Stichstraße).

2.1 ESCHRINGER STRASSE

Die Eschringer Straße ist nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008 (RIN) der Verbindungsfunktionsstufe IV (nahräumig) zuzuordnen.
Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06) wird die Eschringer Straße in die Kategoriengruppe HS (angebaute Hauptverkehrsstraßen) eingestuft.

Im Untersuchungsgebiet ist die Eschringer Straße 2-streifig ausgebaut. Die Fahrbahnbreite bewegt sich im Bereich von 6,50 m. Somit ergibt sich eine Fahrstreifenbreite von ca. 3,25 m.

Im Bereich des Ortsausgangs in Fahrtrichtung Eschringen befindet sich an der westlichen Fahrbahnseite bis zur Einmündung der Firma Brück ein einseitiger, abgetrennter Seitenstreifen (Gehweg) mit ca. 2,5 m Breite. Weiterführend verläuft ein einseitiger Seitenstreifen entlang der Eschringer Straße bis zum Ortseingang Eschringen mit ebenfalls ca. 2,5 m Breite.

An die Fahrbahn angrenzend sind an der östlichen Fahrbahnseite (in Fahrtrichtung Eschringen) in Teilabschnitten Parkstände für LKW in Längsaufstellung vorhanden. Gesonderte Anlagen für den Radverkehr sind aktuell nicht vorhanden.

Es sind Zwei Bushaltestellen vorhanden. In Ensheim (Haltestelle Brückstraße) mit ca. 380 m Entfernung zum Vorhabengebiet sowie in Eschringen (Haltestelle Am Rebenberg) mit ca. 350 m Entfernung zum Vorhabengebiet.

Das nähere Umfeld ist durch teilweise gewerbliche Nutzungen auf der Eschringer Straße geprägt.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

3 ERMITTLUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS

3.1 AUSGANGSSITUATION

Die Ermittlung der vorhandenen Verkehrsstärken ist wegen der Sperrung der L 108 im Bereich der Heringsmühle erst im Frühjahr 2025 möglich.

Anhand des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt Saarbrücken von 2017 im Bereich der Eschringer Straße werden die modellierte Werte für den normalen Werktag außerhalb der Ferienzeiten (keine DTV-Werte, sondern DTV_{W5}-Werte) ca. 1.438 Kfz/24h, mit einem Schwerverkehrsanteil von 188 Fz/24h abgeschätzt. Über diese Werte erfolgt eine Vorababschätzung der Leistungsfähigkeit des geplanten Anschlusses.

Umgerechnet ergibt sich bei einem Faktor von 2,0 Pkw-E/Fz für den Schwerverkehrsanteil eine Verkehrsstärke von ca. 1.626 Pkw-E/24h.

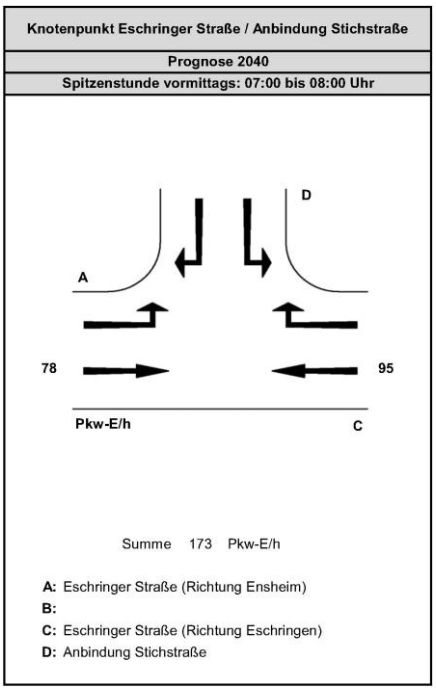
3.2 PROGNOSEHORIZONT 2040

Ausgehend von den vorliegenden Verkehrsmodell im Bereich der Eschringer Straße aus dem Jahre 2017 wird das geschätzte Verkehrsaufkommen im Jahre 2040 prognostiziert. Wesentliche Steigerungen werden eher durch punktuelle Entwicklungen bzw. Ansiedlungen induziert und stehen in Abhängigkeit des jeweiligen Vorhabens und Einflussbereiches. Seitens des Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) wird im Umfeld von Brebach im klassifizierten Netz beim Pkw-Verkehr eine jährliche Steigerung von 0,0 % und beim Schwerverkehr eine jährliche Steigerung von 1,0 % prognostiziert.

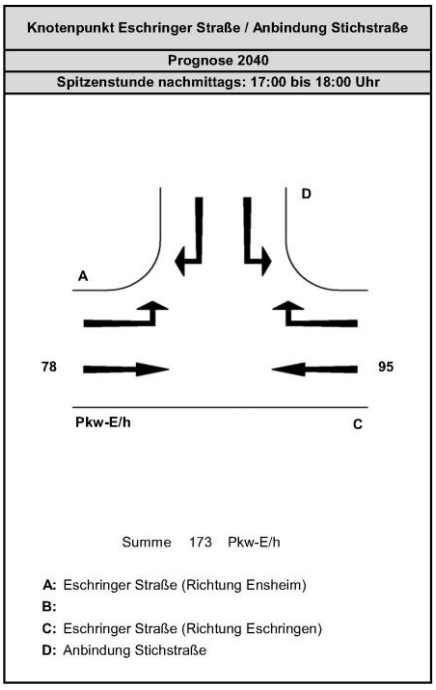
$DTV_{W5\ LV2040}$ = (1.438-188) =1.250 Fz/24h
$DTV_{W5\ SV2040}$ = $188 \times 1{,}01^{23}$ = 237 Fz/24h

Umgerechnet ergibt sich bei einem Faktor von 2,0 Pkw-E/Fz für den Schwerverkehrsanteil eine Verkehrsstärke von 1.724 Pkw-E/24h. Bei einem Bemessungsverkehrsstärkenanteil von 10,0 % beträgt die Verkehrsstärke im Querschnitt somit 173 Pkw-E/h. Diese Steigerungsraten werden für die Prognose 2040 auch als Anhaltswerte für das klassifizierte Netz innerhalb von Ensheim angesetzt.

3.2.1 KNOTENPUNKT ESCHRINGER STRASSE / ANBINDUNG STICHSTRASSE



Vormittagsspitze Prognose 2040



Nachmittagsspitze Prognose 2040

3.3 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).

3.3.1 NUTZUNG A: LEBENSMITTELMARKT (VOLLSORTIMENTER)

Kunden

▪ Verkaufsfläche: (VKF)	ca. 1.250	m²
▪ Kundenaufkommen: (Konventioneller Supermarkt: 0,95-3,15 Kunden/m² VKF; FGSV, Verbrauchermarkt; 0,40-0,60 Kunden/m² VKF)	1,0	Kunden/m² VKF
▪ Besetzungsgrad der Fahrzeuge: (Verbrauchermarkt: 1,2-1,6 Kunden/Pkw)	1,2	Kunden/Pkw
▪ MIV-Anteil Kunden: (Verbrauchermarkt, nicht-integrierte Lage: 80-90 %)	90	%
▪ Wegehäufigkeit Kunden: (Kundenverkehr: 2,0 Wege je Kunde)	2,0	Wege/Kunde
▪ Mitnahmeeffekt: (generell 5-45 %)	5	%
▪ Quellverkehrsanteil vormittags: (Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)	4	%
▪ Zielverkehrsanteil vormittags: (Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)	5	%
▪ Quellverkehrsanteil nachmittags: (Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)	11	%
▪ Zielverkehrsanteil nachmittags: (Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)	11	%

Das Verkehrsaufkommen durch Kunden beläuft sich somit auf 1875 Fahrten pro Tag (938 Fahrzeuge pro Tag und Richtung, respektive 938 Pkw-Einheiten pro Tag und Richtung).

$$\frac{1250 \times 1{,}0 \times 0{,}90 \times 2{,}0}{1{,}2} = \mathbf{1875}\ \frac{\mathbf{Fahrten}}{\mathbf{d}}$$

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

- Quellverkehrsanteil vormittags: 38 Pkw-E/h
- Zielverkehrsanteil vormittags: 47 Pkw-E/h

- Quellverkehrsanteil nachmittags: 104 Pkw-E/h
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 104 Pkw-E/h

Weiter werden für die ergänzende Einrichtung (Backshop) unter Berücksichtigung des Verbundeffektes weitere jeweils 10 Pkw-E/h für den Quell- und Zielverkehr angesetzt.

Beschäftigtenverkehre

- Bruttogeschossfläche: rd. 2.120 m² BGF
  (BGF)
- BGF je Beschäftigten: 85 m² BGF/Beschäftigtem
  (Verbrauchermarkt: 70-100 m² BGF/Beschäftigtem; gewählt: 85 m² BGF/Beschäftigtem)
- Besetzungsgrad der Fahrzeuge: 1,1 Beschäftigte/Pkw
  (Beschäftigtenverkehr: 1,1 Beschäftigte/Pkw)
- MIV-Anteil Beschäftigte: 90 %
  (nicht-integrierte Lage: 70-100%)
- Wegehäufigkeit Beschäftigte: 2,25 Wege/Beschäftigtem
  (Beschäftigtenverkehr: 2,0-2,5 Wege je Beschäftigten)
- Anwesenheitsfaktor: 90 %
  (Spanne von 60-90 %)
- Quellverkehrsanteil vormittags: 0 %
  (Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil vormittags: 45 %
  (Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)
- Quellverkehrsanteil nachmittags: 25 %
  (Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 0 %
  (Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)

Das Verkehrsaufkommen durch Beschäftigte beläuft sich somit auf 42 Fahrten pro Tag (21 Fahrzeuge pro Tag und Richtung, respektive 21 Pkw-Einheiten).

$$\frac{2.120 \times 0{,}90 \times 0{,}90 \times 2{,}25}{85 \times 1{,}1} = \mathbf{42}\ \frac{\mathbf{Fahrten}}{\mathbf{d}}$$

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

- Quellverkehrsanteil vormittags: 0 Pkw-E/h
- Zielverkehrsanteil vormittags: 10 Pkw-E/h

- Quellverkehrsanteil nachmittags: 6 Pkw-E/h
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 0 Pkw-E/h

Lieferverkehre

- Verkaufsfläche: (VKF) ca. 1.250 m²
- LKW-Fahrten je VKF: 1,10 LKW-Fahrten/100 m² VKF
  (Supermarkt: 1,10-2,50 LKW-Fahrten/100 m² VKF; gewählt: 1,10 LKW-Fahrten/100 m² VKF)
- Quellverkehrsanteil vormittags: 20 %
  (Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil vormittags: 20 %
  (Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)
- Quellverkehrsanteil nachmittags: 12 %
  (Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 12 %
  (Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)

Das Verkehrsaufkommen durch Lieferverkehre beläuft sich somit auf 14 Fahrten pro Tag (7 Fahrzeuge pro Tag und Richtung, respektive 14 Pkw-Einheiten).

$$\frac{1.250 \times 1,10}{100} = \mathbf{14}\ \frac{\mathbf{Fahrten}}{\mathbf{d}}$$

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

- Quellverkehrsanteil vormittags: 3 Pkw-E/h
- Zielverkehrsanteil vormittags: 3 Pkw-E/h

- Quellverkehrsanteil nachmittags: 2 Pkw-E/h
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 2 Pkw-E/h

3.3.2 NUTZUNG B: GEWERBENUTZUNG

Beschäftigtenverkehre inkl. Geschäfts- und Kundenverkehren

▪ Nettobaulandfläche: (aus B-Plan ermittelt)	ca. 0,6260	ha
▪ Fläche je Beschäftigten: (Handwerk, Gewerbehöfe, Werkstätten, Büros: 50-150 Beschäftigte/ha)	100	Beschäftigte/ha
▪ Anzahl an Beschäftigten: (aus vorstehenden Ansätzen errechnet)	rd. 63	Beschäftigte
▪ Besetzungsgrad der Fahrzeuge: (Beschäftigtenverkehr: 1,1 Beschäftigte/Pkw)	1,1	Beschäftigte/Pkw
▪ MIV-Anteil Beschäftigte: (nicht-integrierte Lage: 65-100%)	90	%
▪ Wegehäufigkeit Beschäftigte: (Handwerk: 3,5-5,0 Wege je Beschäftigten)	4,15	Wege/Beschäftigtem
▪ Anwesenheitsfaktor: (Spanne von 65-100 %)	90	%
▪ Quellverkehrsanteil vormittags: (Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)	3	%
▪ Zielverkehrsanteil vormittags: (Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)	26	%
▪ Quellverkehrsanteil nachmittags: (Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)	6	%
▪ Zielverkehrsanteil nachmittags: (Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)	4	%

Das Verkehrsaufkommen durch Beschäftigte inkl. Geschäfts- und Kundenverkehren beläuft sich somit auf 181 Fahrten pro Tag (97 Fahrzeuge pro Tag und Richtung, respektive 97 Pkw-Einheiten).

$$\frac{63 \times 0{,}90 \times 0{,}90 \times 4{,}15}{1{,}1} = \mathbf{193}\ \frac{\mathbf{Fahrten}}{\mathbf{d}}$$

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

▪ Quellverkehrsanteil vormittags:	3	Pkw-E/h
▪ Zielverkehrsanteil vormittags:	24	Pkw-E/h
▪ Quellverkehrsanteil nachmittags:	6	Pkw-E/h
▪ Zielverkehrsanteil nachmittags:	4	Pkw-E/h

Lieferverkehre

▪ Anzahl an Beschäftigten: (siehe Kapitel 3.3.1.1)	rd. 63	Beschäftigte
▪ LKW-Fahrten je Beschäftigten: (Spanne Produktion: 0,2-1,0 LKW-Fahrten/Beschäftigtem)	0,60	LKW-Fahrten/Beschäftigtem
▪ Quellverkehrsanteil vormittags: (Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)	7	%
▪ Zielverkehrsanteil vormittags: (Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)	13	%
▪ Quellverkehrsanteil nachmittags: (Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)	5	%
▪ Zielverkehrsanteil nachmittags: (Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)	2	%

Das Verkehrsaufkommen durch Lieferverkehre beläuft sich somit auf 38 Fahrten pro Tag (19 Fahrzeuge pro Tag und Richtung, respektive 38 Pkw-Einheiten).

$$63 \times 0{,}60 = \mathbf{38}\ \frac{\mathbf{Fahrten}}{\mathbf{d}}$$

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

▪ Quellverkehrsanteil vormittags:	3	Pkw-E/h
▪ Zielverkehrsanteil vormittags:	5	Pkw-E/h
▪ Quellverkehrsanteil nachmittags:	2	Pkw-E/h
▪ Zielverkehrsanteil nachmittags:	1	Pkw-E/h

3.3.3 ERMITTLUNG DES MASSGEBENDEN VERKEHRSAUFKOMMEN

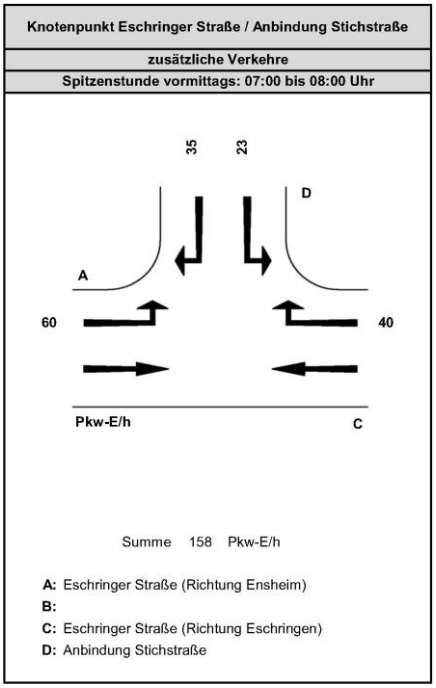
Die Ermittlung des maßgebenden Verkehrsaufkommens der geplanten Nutzung erfolgt am Vormittag für das Stundenintervall 07:00 bis 08:00 Uhr. Für den Nachmittag erfolgt die Verkehrsermittlung für das Stundenintervall 17:00 bis 18:00 Uhr. Der Spitzenstundenanteil des allgemeinen Verkehres wird mit 10,0 % angesetzt (Bemessungsverkehrsstärkenanteil).

Die Verteilung der Verkehre auf der Eschringer Straße wird Auf Basis der Verkehrsmodell für den Straßennetzes am Vormittag sowie am Nachmittag Richtung Eschringen mit (55 zu 45 %) angesetzt.

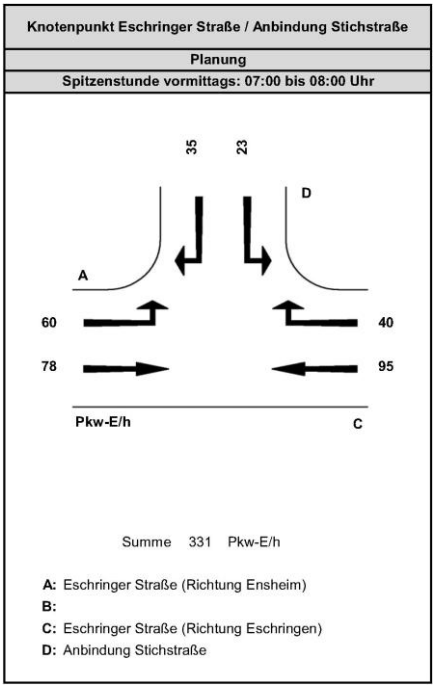
Für die zusätzlichen Verkehre wird die nachfolgend dargestellte Verteilung des Verkehres angenommen:

- Eschringer Straße: 60 %
  (in/aus Fahrtrichtung Ensheim)
- Eschringer Straße: 40 %
  (in/aus Fahrtrichtung Eschringen)

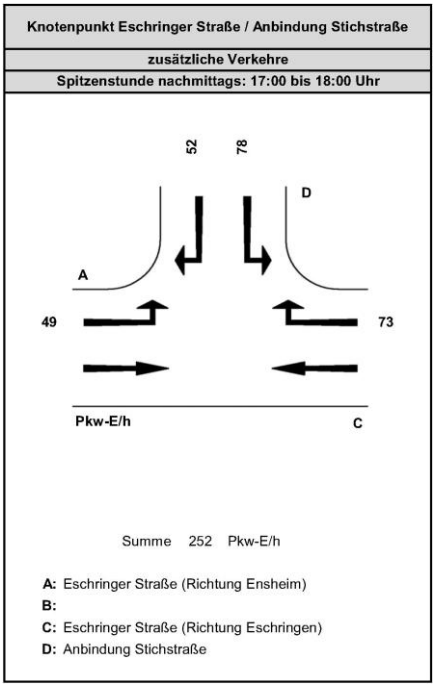
3.3.3.1 Knotenpunkt Eschringer Straße / Anbindung Stichstraße



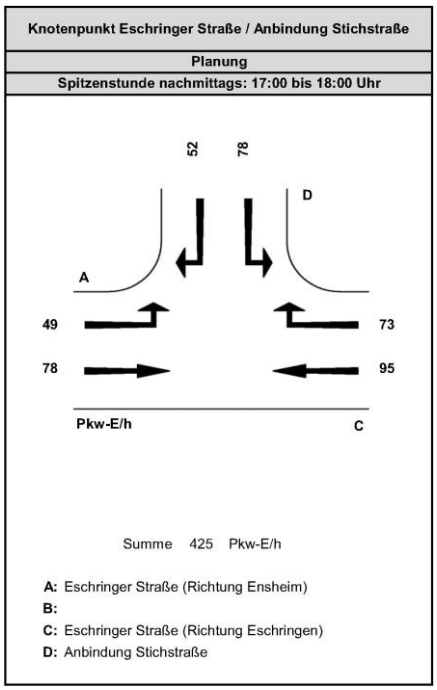
Zusätzliche Verkehre; Vormittagsspitze



Knotenbelastung überlagert



Zusätzliche Verkehre Nachmittagsspitze



Knotenbelastung überlagert

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.

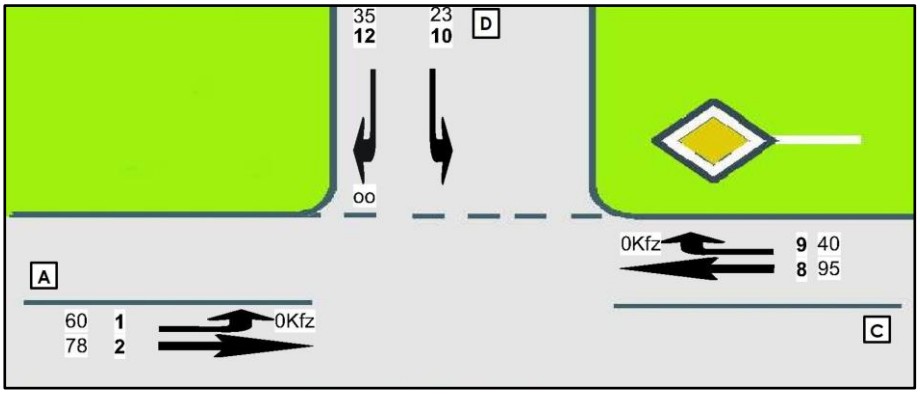
Die Ermittlung des maßgebenden Verkehrsaufkommens ist unter Punkt 3.3. dargestellt.

Für die verkehrstechnischen Nachweise der Anbindung Stichstraße an die Eschringer Straße in Ensheim, werden die nachfolgenden Stundenintervalle betrachtet:

- Vormittag 07:00 bis 08:00 Uhr
- Nachmittag 17:00 bis 18:00 Uhr

4.1 KNOTENPUNKT ESCHRINGER STRASSE / ANBINDUNG STICHSTRASSE

Spitzenstunde vormittags



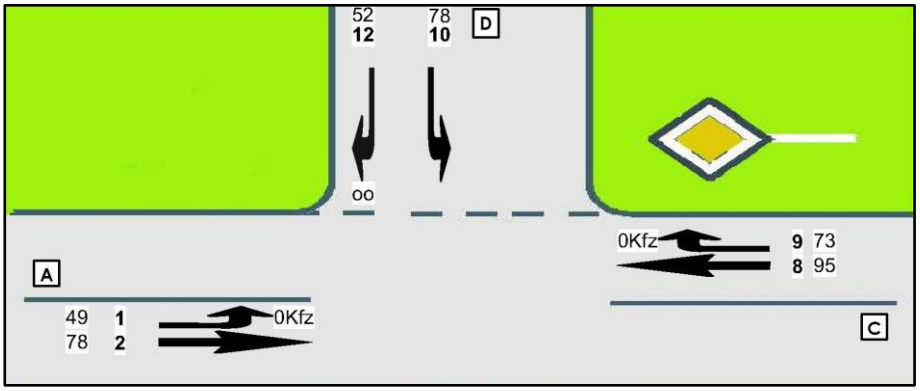
Knotenbelastung [Pkw-E/h]

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Pkw-E]	RS 85% [Pkw-E]	RS 95% [Pkw-E]	RS max [Pkw-E]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Pkw-E]	Fz. abg. [Pkw-E]	Fz. wart. [Pkw-E]	QSV [-]
1	11,9	11,4	14,0	54,7	0,1	0	1	3	64	1,0	3	62	62	0	A
2	0,5	0,4	4,0	14,4	0,0	0	0	2	6	0,1	3	79	79	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	92	92	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	40	40	0	A
10	5,0	13,9	17,0	66,4	0,0	0	0	3	23	1,1	3	22	22	0	A
12	7,0	11,6	14,0	42,9	0,0	0	0	2	37	1,0	3	36	36	0	A
Sum	24,3	4,4		66,4	0,0			3		0,4	3	331			

Simulationsergebnis

Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Eschringer Straße / Anbindung Stichstraße erreicht in der betrachteten Vormittagsspitze eine sehr gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs **(QSV A)** nach HBS 2015.

Spitzenstunde nachmittags



Knotenbelastung [Pkw-E/h]

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Pkw-E]	RS 85% [Pkw-E]	RS 95% [Pkw-E]	RS max [Pkw-E]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Pkw-E]	Fz. abg. [Pkw-E]	Fz. wart. [Pkw-E]	QSV [-]
1	9,0	11,3	14,0	21,3	0,0	0	0	2	49	1,0	3	48	48	0	A
2	0,4	0,3	4,0	16,3	0,0	0	0	1	4	0,1	2	82	82	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	100	100	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	69	69	0	A
10	17,8	13,3	16,0	43,5	0,1	0	1	3	89	1,1	4	80	80	0	A
12	10,0	11,8	14,0	26,8	0,1	0	1	2	57	1,1	3	51	51	0	A
Sum	37,1	5,2		43,5	0,0			3		0,5	4	430			

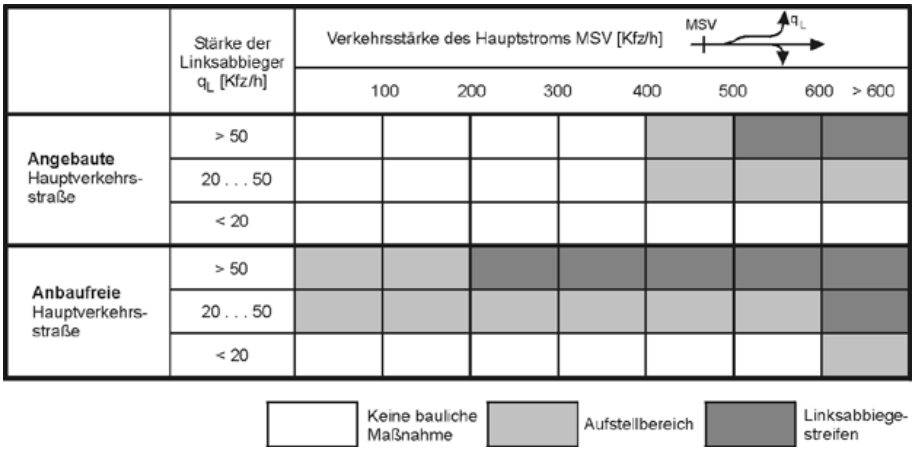
Simulationsergebnis

Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Eschringer Straße / Anbindung Stichstraße erreicht in der betrachteten Nachmittagsspitze eine sehr gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs **(QSV A)** nach HBS 2015.

4.2 ÜBERPRÜFUNG DER RICHTLINIENKONFORMITÄT

In der betrachteten Vormittagsspitze wird an die Anbindung Stichstraße die Verkehrsstärke des Hauptstromes (MSV) mit 138 Fz/h und die Stärke der Linksabbieger (q_L) mit 60 Fz/h ermittelt.

In der Nachmittagsspitze wird die Verkehrsstärke des Hauptstromes (MSV) an die Anbindung Stichstraße mit 127 Fz/h und die Stärke der Linksabbieger (q_L) mit 49 Fz/h ermittelt.



Quelle: Straßenbau A-Z 3600 / Stadtstraßen / Anlage / Richtlinien / RASt

Entsprechend Tabelle 44 der RASt 06 wird im vorliegenden Fall die Anlage eines Aufstellbereiches oder Linksabbiegestreifen (maßgebend Nachmittagsspitze Scenario Wohnnutzung) an die Stichstraße Zufahrt nicht erforderlich.

5 GUTACHTERLICHE EMPFEHLUNG

5.1 KNOTENPUNKT ESCHRINGER STRASSE / ANBINDUNG STICHSTRASSE

In der untersuchten **Vor- bzw. Nachmittagsspitze** wird anhand den Simulationsergebnissen am betrachteten Knotenpunkt Eschringer Straße / Anbindung Stichstraße die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs A (QSV A)** 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 den betrachteten Spitzenstunden der Fall ist.

Somit weist der Knotenpunkt Eschringer Straße / Anbindung Stichstraße eine sehr gute Leistungsfähigkeit auf.

Die Rückstaulängen innerhalb der Vormittagsspitze in 95 % der Zeit werden für die Strom 1 (Linksabbieger) eine verzeichnet. Für den Ströme10 (Linkseinbieger) wurde innerhalb der Nachmittagsspitze eine Rückstaulänge verzeichnet.

Der Beauftragungs- und Bearbeitungszeitraum für dieses Verkehrsgutachten lag in November 2024. Aufgrund einer Sperrung der L 108 im Bereich der Heringsmühle konnte keine Verkehrszählung geführt werden. Diese ist erst im Frühjahr 2025 in den üblichen Zählmonaten (i.d.R. ab Februar) möglich. Der abschließende Leistungsfähigkeitsnachweis wird daher nachgereicht.

Aufgestellt:

Saarbrücken, den 15. Januar 2025

Ulrich Gänssle
Dipl.-Ing. (FH)

i.A. Avin Mohammad
BA.Sc.