

# HAN ZWEITE PROJEKT GMBH

## EDEKA MARKT IN ENSHEIM

### VERKEHRSGUTACHTEN

NACHWEIS DER VERKEHRSPERTRÄGLICHKEIT

**STAND 02/2026**

### ERLÄUTERUNGSBERICHT

## INHALTSVERZEICHNIS

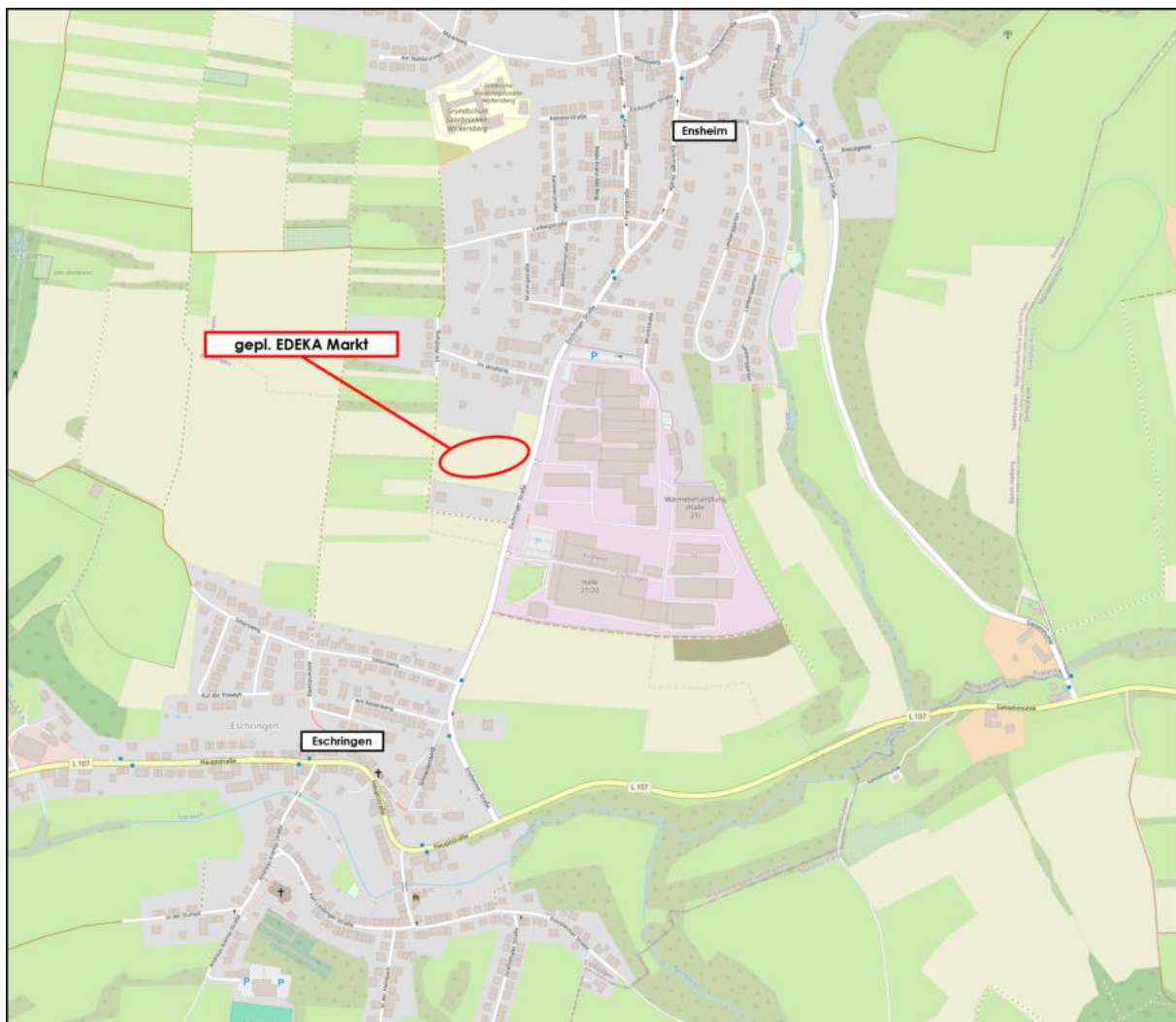
	Seite	
<b>1</b>	<b>ALLGEMEINES</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES</b>	<b>2</b>
	2.1 ESCHRINGER STRASSE	2
<b>3</b>	<b>ERMITTLUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS</b>	<b>3</b>
	3.1 AUSGANGSSITUATION	3
	3.2 PROGNOSEHORIZONT 2040	3
	3.3 VERKEHRSAUFKOMMEN GEPLANTE NUTZUNGEN	4
	3.3.1 NUTZUNG A: LEBENSMITTELMARKT (VOLLSORTIMENTER)	4
	3.3.2 NUTZUNG B: GEWERBENUTZUNG	7
	3.3.3 ERMITTLUNG DES MASSGEBENDEN VERKEHRSAUFKOMMEN	9
<b>4</b>	<b>QUALITÄT DES VERKEHRSABLAUFS</b>	<b>11</b>
	4.1 KNOTENPUNKT ESCHRINGER STRASSE / ANBINDUNG STICHSTRASSE	12
	4.2 ÜBERPRÜFUNG DER RICHTLINIENKONFORMITÄT	14
<b>5</b>	<b>GUTACHTERLICHE EMPFEHLUNG</b>	<b>15</b>
	5.1 KNOTENPUNKT ESCHRINGER STRASSE / ANBINDUNG STICHSTRASSE	15

## 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 des Entwicklungsgebietes an die Eschringer Straße



Übersichtskarte (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

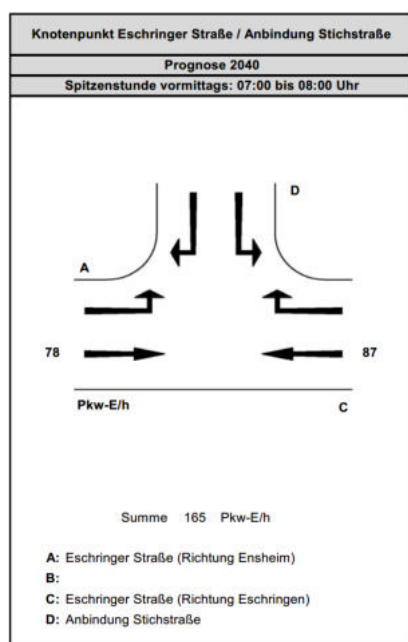
#### 3.1 AUSGANGSSITUATION

Die Ermittlung der vorhandenen Verkehrsstärken erfolgte am 30. Oktober 2025 über eine Querschnittszählung im Zuge der Eschringer Straße. Der Feiertag am 01. November fiel auf einen Samstag und wurde somit nur mit marginalem Einfluss auf die Erhebungsergebnisse bewertet.

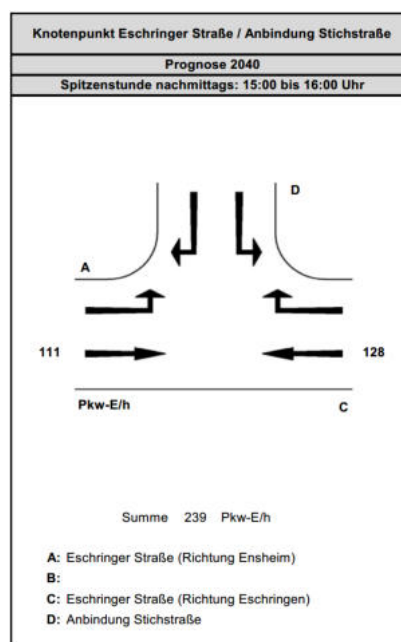
#### 3.2 PROGNOSEHORIZONT 2040

Ausgehend von den erhobenen Verkehrszahlen wird das geschätzte Verkehrsaufkommen für das Jahr 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 Ensheim im klassifizierten Netz beim Pkw-Verkehr eine jährliche Steigerung von 0,0 % und beim Schwerverkehr eine jährliche Steigerung von 1,0 % prognostiziert.

Umgerechnet ergibt sich bei einem Faktor von 2,0 Pkw-E/Fz für den Schwerverkehrsanteil eine Verkehrsstärke von 167 Pkw-E/24h am Vormittag und 239 Pkw-E/24h am Nachmittag in den erhobenen Spitzenstundenbereichen.



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. 1.000	m <sup>2</sup>
▪ Kundenaufkommen: (Konventioneller Supermarkt: 0,95-3,15 Kunden/m <sup>2</sup> VKF; FGSV, Verbrauchermarkt; 0,40-0,60 Kunden/m <sup>2</sup> VKF)	1,0	Kunden/m <sup>2</sup> 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 1.500 Fahrten pro Tag (750 Fahrzeuge pro Tag und Richtung, respektive 750 Pkw-Einheiten pro Tag und Richtung).

$$\frac{1.000 \times 1,0 \times 0,90 \times 2,0}{1,2} = 1.500 \frac{\text{Fahrten}}{\text{d}}$$

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

- |                                    |    |         |
|------------------------------------|----|---------|
| ▪ Quellverkehrsanteil vormittags:  | 30 | Pkw-E/h |
| ▪ Zielverkehrsanteil vormittags:   | 38 | Pkw-E/h |
| ▪ Quellverkehrsanteil nachmittags: | 83 | Pkw-E/h |
| ▪ Zielverkehrsanteil nachmittags:  | 83 | 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:<br>(BGF)  | rd. 2.120 | m <sup>2</sup> BGF               |
| ▪ BGF je Beschäftigten:<br>(Verbrauchermarkt: 70-100 m <sup>2</sup> BGF/Beschäftigtem;<br>gewählt: 85 m <sup>2</sup> BGF/Beschäftigtem) | 85        | m <sup>2</sup> BGF/Beschäftigtem |
| ▪ Besetzungsgrad der Fahrzeuge:<br>(Beschäftigtenverkehr: 1,1 Beschäftigte/Pkw)   | 1,1       | Beschäftigte/Pkw                 |
| ▪ MIV-Anteil Beschäftigte:<br>(nicht-integrierte Lage: 70-100%)   | 90        | %                                |
| ▪ Wegehäufigkeit Beschäftigte:<br>(Beschäftigtenverkehr: 2,0-2,5 Wege je Beschäftigten)   | 2,25      | Wege/Beschäftigtem               |
| ▪ Anwesenheitsfaktor:<br>(Spanne von 60-90 %)   | 90        | %                                |
| ▪ Quellverkehrsanteil vormittags:<br>(Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)   | 0         | %                                |
| ▪ Zielverkehrsanteil vormittags:<br>(Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)  | 45        | %                                |
| ▪ Quellverkehrsanteil nachmittags:<br>(Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)  | 25        | %                                |
| ▪ Zielverkehrsanteil nachmittags:<br>(Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)   | 0         | %                                |

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

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

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:<br>(VKF)   | ca. 1.000 | m <sup>2</sup>                     |
| ▪ LKW-Fahrten je VKF:<br>(Supermarkt: 1,10-2,50 LKW-Fahrten/100 m <sup>2</sup> VKF;<br>gewählt: 1,10 LKW-Fahrten/100 m <sup>2</sup> VKF) | 1,10      | LKW-Fahrten/100 m <sup>2</sup> VKF |
| ▪ Quellverkehrsanteil vormittags:<br>(Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)  | 20        | %                                  |
| ▪ Zielverkehrsanteil vormittags:<br>(Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)   | 20        | %                                  |
| ▪ Quellverkehrsanteil nachmittags:<br>(Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)   | 12        | %                                  |
| ▪ Zielverkehrsanteil nachmittags:<br>(Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)  | 12        | %                                  |

Das Verkehrsaufkommen durch Lieferverkehre beläuft sich somit auf 11 Fahrten pro Tag (6 Fahrzeuge pro Tag und Richtung, respektive 11 Pkw-Einheiten).

$$\frac{1.000 \times 1,10}{100} = 11 \frac{\text{Fahrten}}{\text{d}}$$

Somit ergeben sich aufgerundet 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).

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

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).

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

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

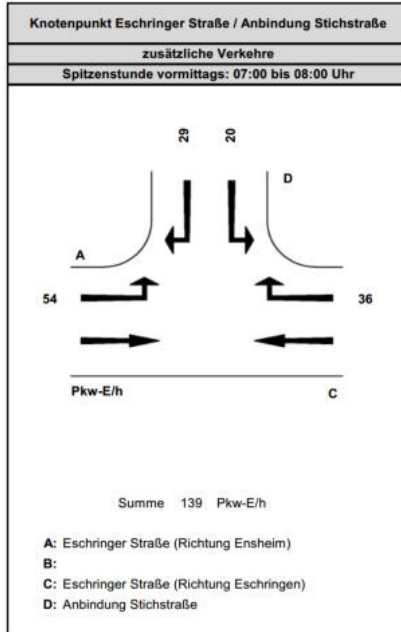
### 3.3.3 ERMITTLUNG DES MASSGEBENDEN VERKEHRSAUFKOMMEN

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 15:00 bis 16:00 Uhr, basierend auf der Spitzenstundenermittlung der Erhebung.

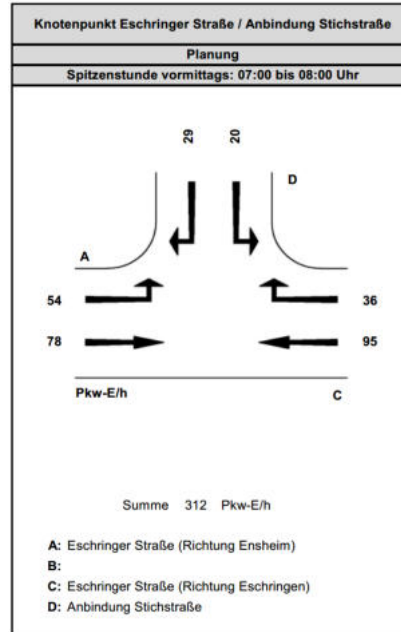
Für die zusätzlichen Verkehre wird die nachfolgend dargestellte Verteilung des Verkehres angenommen:

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

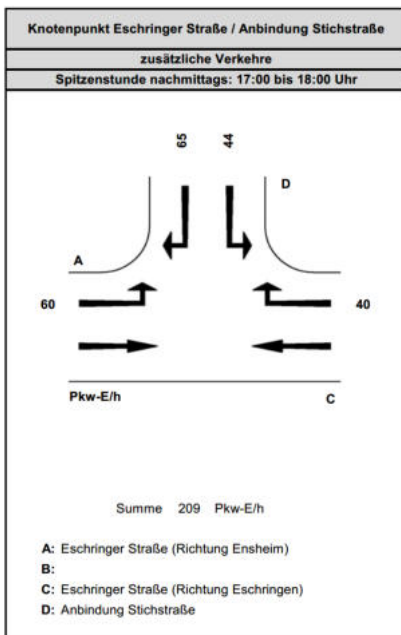
### 3.3.3.1 Knotenpunkt Eschringer Straße / Anbindung Stichstraße



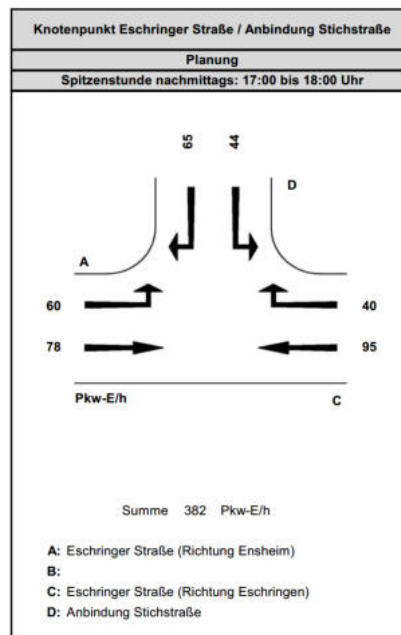
Zusätzliche Verkehre; Vormittagsspitze



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 „KnoSim“, 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.

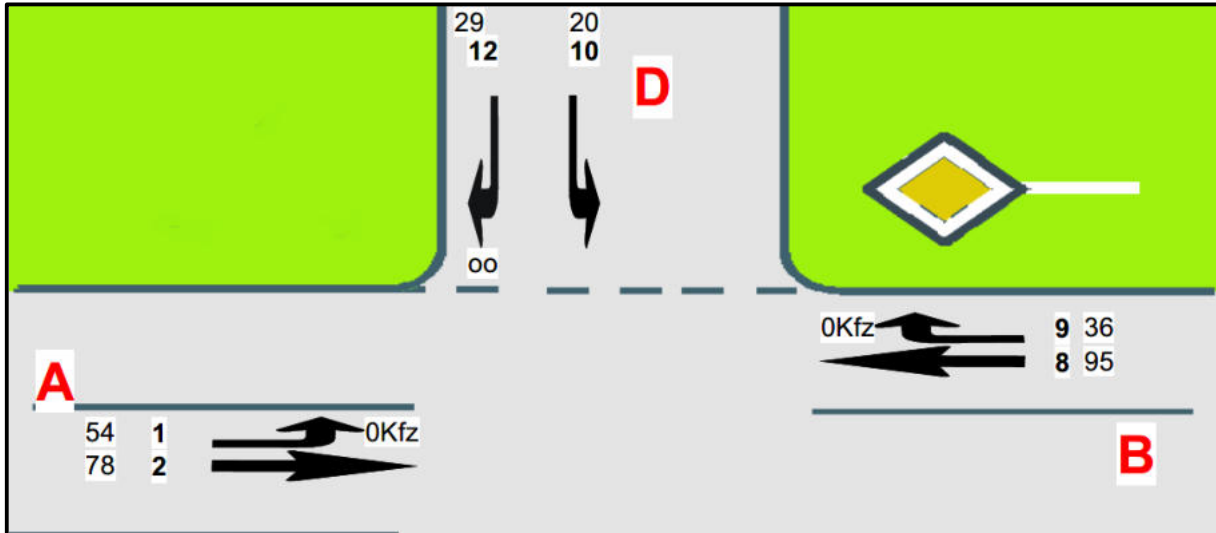
Die Ermittlung der Verkehrsablaufqualität erfolgt für den ungünstigsten Fall, der Überlagerung der beiden Spitzenstundenanteile unabhängig von den Stundenintervallen.

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



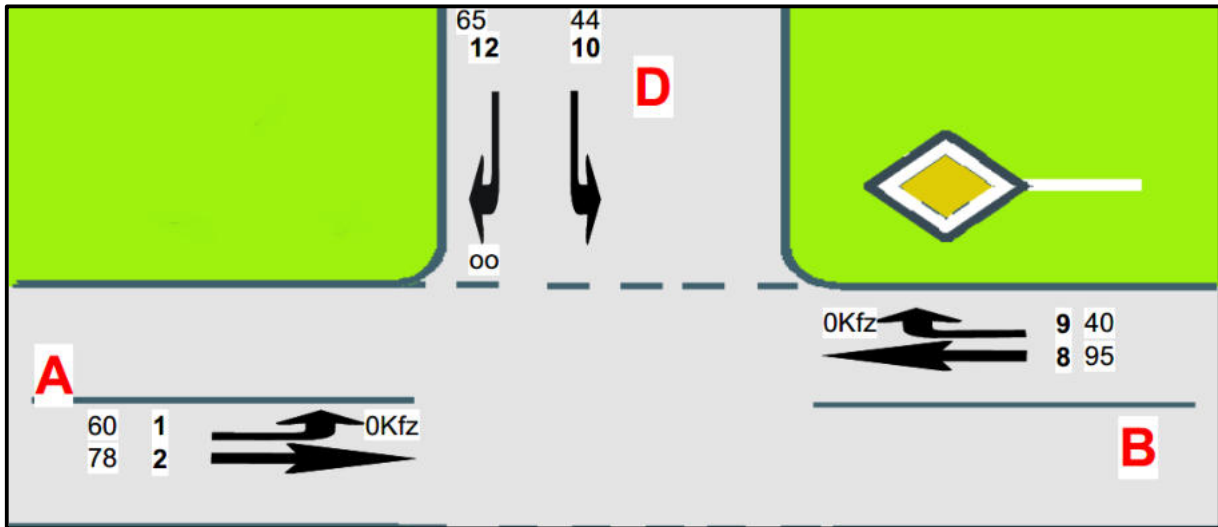
Knotenbelastung [Pkw-E/h]

Strom	VZ ges	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]	[-]
1	10,0	11,5	14,0	21,3	0,1	0	0	3	54	1,0	3	52	52	0	A
2	0,4	0,3	4,0	16,0	0,0	0	0	2	5	0,1	4	81	81	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	103	103	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	38	38	0	A
10	4,7	12,7	14,0	41,4	0,0	0	0	2	23	1,0	2	22	22	0	A
12	5,6	11,4	14,0	27,0	0,0	0	0	2	30	1,0	2	29	29	0	A
Sum	20,7	3,8		41,4	0,0			3		0,3	4	326			

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	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]	[-]
1	11,1	11,6	14,0	25,5	0,1	0	1	3	59	1,0	3	57	57	0	A
2	0,5	0,4	4,0	17,6	0,0	0	0	1	6	0,1	4	81	81	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	103	103	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	43	43	0	A
10	10,8	13,9	18,0	75,5	0,1	0	1	3	51	1,1	4	46	46	0	A
12	12,6	12,1	14,0	66,0	0,1	0	1	4	70	1,1	5	63	63	0	A
Sum	35,0	5,3		75,5	0,0			4		0,5	5	393			

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 132 Fz/h und die Stärke der Linksabbieger ( $q_L$ ) mit 54 Fz/h ermittelt.

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

	Stärke der Linksabbieger $q_L$ [Kfz/h]	Verkehrsstärke des Hauptstroms MSV [Kfz/h]						
		100	200	300	400	500	600	> 600
Angebaute Hauptverkehrsstraße	> 50							
	20 ... 50							
	< 20							
Anbaufreie Hauptverkehrsstraße	> 50							
	20 ... 50							
	< 20							

Keine bauliche Maßnahme
  Aufstellbereich
  Linksabbiegestreifen

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

Entsprechend Tabelle 44 der RASt 06 wird im vorliegenden Fall die Anlage eines Aufstellbereiches oder Linksabbiegestreifens 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 Vor- und Nachmittagsspitze in 85 % der Zeit wurden mit 0 m ermittelt.

Die Errichtung eines Aufstellbereiches oder Linksabbiegestreifen an die Stichstraße Zufahrt ist nicht erforderlich.

Aufgestellt:

Saarbrücken, den 09. Februar 2026

Ulrich Gänssle  
Dipl.-Ing. (FH)



- Mischwasserkanal (Bestand)
- Mischwasserkanal (Neuplanung)
- Regenwasserkanal (Neuplanung)
- Schmutzwasserkanal (Neuplanung)
- Telekom
- Strom
- Gas
- Wasser

### Ver- und Entsorgung Konzeption

02	09.02.2026	Verkaufsfäche von 1.250 m² auf 1.000 m² geändert	O. Käfer	
01	30.09.2025	Gehweg an Straße eingrenzen, Lage Versorgungsleitungen angepasst	E. Schliegel	
	Datum	Änderung	besch.	per.
<b>Abwasser - Straße - Verkehr</b> <b>PJG</b> Planungsteam: Jakob Gänsele GmbH Hochstraße 27, 86115 Saßfurt Tel.: 0917/7158-0 Fax: 0917/7158-29			<b>HAN Zweite Projekt GmbH</b>  ENSHEIM ESCHRINGER STRASSE EINZELHANDELSKONZEPT	
	Datum	NAME		
gezeichnet	08/2025	E. Schliegel	SKIZZE LAGEPLAN	
beschriftet				
geprüft				
M 1:250	ANLAGE 2	BLATT-NR.: 1		





**SCHLEPPKURVENNACHWEIS**

<b>Abwasser - Straße - Verkehr</b> <b>PJG</b> <small>Planungsteam Jacobs Gänssle GmbH        Hochstraße 57        Tel.: 0681/76158-0 Fax: 0681/76158-29</small>		<b>HAN Zweite Projekt GmbH</b>  <b>ENSHEIM</b> <b>ESCHRINGER STRASSE</b> <b>EINZELHANDELSKONZEPT</b>  <b>LAGEPLAN</b> <b>SATTELZUG - EINFART</b>	
<small>gezeichnet</small> <small>bearbeitet</small> <small>geprüft</small>	<small>Datum</small> <small>02/2026</small>	<small>Name</small> <small>Käfer</small> <small>Gänssle</small>	<small>Anlage</small> <small>5</small>
<small>Maßstab: 1 : 250</small>		<small>Blatt-Nr.: 1</small>	