

Verkehrsuntersuchung

zu den

Bauleitplanungen „Sondergebiet CO₂-arme Stahlproduktion“ der Städte Dillingen und Saarlouis

Projekt Nr. 2309

Saarbrücken, 28.02.2024

SI schweitzer|ingenieure

Schweitzer GmbH – Beratende Ingenieure

Am Staden 27 66121 Saarbrücken
Tel. 06 81 / 9 67 30-0 Fax 06 81 / 9 67 30-30

Inhaltsverzeichnis

0	Präambel	1
0.1	Vorgaben des europäischen Klimaschutzes als Grundlage interkommunal abgestimmter Bauleitplanungen der Städte Dillingen und Saarlouis	1
0.2	Bauplanungsrechtliche Sicherung des Transformationsprozesses und Vereinbarungen zur interkommunalen Zusammenarbeit der Städte Dillingen und Saarlouis für ein standörtlich übergreifendes Plankonzept	2
0.3	Berücksichtigung der Planungs- und Umweltbelange des BauGB für das jeweilige Gemeindegebiet und im übergreifenden Zusammenhang	6
1	Aufgabenstellung	8
2	Untersuchungsmethodik	9
3	Prüfung alternativer Erschließungsmöglichkeiten	11
4	Verkehrliche Umfeldbedingungen	13
4.1	Bereich Anbindung an B 269	13
4.2	Bereich Anbindung an L 174 – Merziger Straße	15
5	Analyse	16
5.1	Verkehrserhebungen	16
5.2	Ergebnisse der 24-Stunden-Verkehrserhebungen	17
5.3	Auswertung der Knotenpunktzählungen KP1	18
6	Prognose	19
6.1	Prognose Nullfall 1 - 2040	19
6.2	Prognose Nullfall 2 - 2040	20
6.3	Prognose Nullfall 3 - 2027	21
6.4	Prognose Planfall 1 - 2040	21
6.4.1	Verkehrserzeugung	22
6.4.2	Verkehrsverteilung	24
6.4.3	Knotenstrombelastungen am Knoten 1 - Beim Umspannwerk / B 269	24
6.5	Prognose Planfall 2 - 2040	25
6.5.1	Verkehrserzeugung	25
6.5.2	Verkehrsverteilung	25
6.5.3	Knotenstrombelastungen am Knoten 1 - Beim Umspannwerk / B 269	26
6.6	Prognose Planfall 3 -2027	26
6.6.1	Verkehrserzeugung	26
6.6.2	Verkehrsverteilung	27
6.6.3	Knotenstrombelastungen am Knoten 1 - Beim Umspannwerk / B 269	28
6.7	Zusammenfassung	28
7	Leistungsfähigkeit betroffener Knotenpunkte	28
7.1	Knoten KP 1 Beim Umspannwerk / B 269	29
7.2	Knoten KP 2 Tor 4 / L 174	31
7.3	Querung der Güterverkehrsgleis nach Tor 6	32

8	Verkehrliche Kennwerte Schallberechnungen	33
9	Maßnahmen	35
9.1	Allgemeines	35
9.2	Maßnahmen am Knoten KP 1	36
9.2.1	Beurteilung des Bestands	36
9.2.2	Varianten der Ertüchtigung	37
9.2.2.1	Variante 1: Kreisverkehrsplatz	37
9.2.2.2	Variante 2: Lichtsignalanlage	38
9.2.3	Empfehlung	41
9.3	Maßnahmen an der Straße Beim Umspannwerk	41
9.3.1	Beurteilung des Bestands	41
9.3.2	Empfehlung	42
10	Zusammenfassung	42
11	Verwendete Grundlagen und Literatur	44
12	Glossar	45

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Geltungsbereiche der Bebauungspläne jeweils „Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion“ der Stadt Dillingen und der Kreisstadt Saarlouis mit Darstellung der Gemeindegrenze, Quelle Luftbild: Dillinger Hütte, bearbeitet von FIRU mbH	4
Abbildung 2: Vorgehen und Bearbeitungsschritte der Verkehrsuntersuchung	9
Abbildung 3: Übersicht über die verschiedenen Erschließungsmöglichkeiten (Quelle Grundkarte: OpenStreetMap)	11
Abbildung 4: Übersicht verkehrliches Umfeld (Quelle Grundkarte: OpenStreetMap)	13
Abbildung 5: Luftbild des Knotens KP 1 Beim Umspannwerk / B 269 (Quelle Luftbild: Dillinger Hütte AG)	14
Abbildung 6: Luftbild des Knotens KP 2 „Tor 4 / L 174“ (Quelle Luftbild: Geoportal Saarland)	15
Abbildung 7: Tagesganglinie der Verkehrsbelastung an der B 269 mit Kennzeichnung markanter Ereignisse.....	18
Abbildung 8: Verkehrsmatrix im IST-Zustand (19.09.2023, Mittagsspitze 13:30 - 14:30)	19
Abbildung 9: Tagesganglinie der Lkw-Fahrten (SV) des Projektgebiets (Quelle Dillinger Hütte)	23
Abbildung 10: Verkehrsmatrix im Prognose Planfall 1 (Mittagsspitze 13:30 - 14:30).....	25
Abbildung 11: Verkehrsmatrix im Prognose Planfall 2 (Mittagsspitze 13:30 - 14:30).....	26
Abbildung 12: Verkehrsmatrix im Prognose Planfall 3 (Mittagsspitze 13:30 - 14:30).....	28
Abbildung 13: Mitarbeiterentwicklung Dillinger Hütte 2016 bis 2023.....	32
Abbildung 14: Schalltechnisch relevante Querschnitte 1 bis 3 (Kartenquelle: Straßenverkehrskarte des Saarlandes).....	33
Abbildung 15: Ansicht des Knotenpunkts (Blickrichtung: in Straße "Beim Umspannwerk")	36
Abbildung 16: Ansicht des Knotenpunkts (Blickrichtung: in Richtung B 269 Fahrtrichtung A 8)....	37
Abbildung 17: KP 1; Untervariante a) mit Mischfahrstreifen in der untergeordneten Zufahrt.....	39
Abbildung 18: KP1; Untervariante b) mit zwei Fahrstreifen in der untergeordneten Zufahrt.....	40

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: DTV-Werte für den Querschnitt 1 (L 143 Diefflen)	17
Tabelle 2: DTV-Werte für den Querschnitt 2b (B 269 südlich KP 2 Beim Umspannwerk)	17
Tabelle 3: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) gemäß HBS 2015 [2]	29
Tabelle 4: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) in allen Szenarien mit mittlerer Wartezeit (in Sekunden s).....	30
Tabelle 5: Schalltechnische Ergebnisse Planfall 1	34
Tabelle 6: Schalltechnische Ergebnisse Planfall 2	35
Tabelle 7: Schalltechnische Ergebnisse Planfall 3	35

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1: Daten der 24-Stunden-Verkehrszählung

- 1.1 Querschnitt 1 L 143 (13. Juli 2023)
- 1.2 Querschnitt 1 L 143 (12. September 2023)
- 1.3 Querschnitt 1 L 143 (21. September 2023)
- 1.4 Querschnitt 2b B 269 (13. Juli 2023)
- 1.5 Querschnitt 2b B 269 (12. September 2023)
- 1.6 Querschnitt 2b B 269 (14. September 2023)

Anlage 2: Knotenstromzählungen (KP 1 „B 269 / Beim Umspannwerk“)

- 2.1 Morgenintervall 13. Juli 2023
- 2.2 Nachmittagintervall 13. Juli 2023
- 2.3 Morgenintervall 19. September 2023
- 2.4 Nachmittagintervall 19. September 2023
- 2.5 Morgenintervall 21. September 2023
- 2.6 Nachmittagintervall 21. September 2023

Anlage 3: Zusammenstellung der DTV-Mengen in allen Querschnitten und Szenarien

- 3.1 Querschnitt 1: L 143
- 3.2 Querschnitt 2a: B 269
- 3.3 Querschnitt 2b: B 269
- 3.4 Querschnitt 2b: B 269 (richtungsbezogen, nach Norden)
- 3.5 Querschnitt 2b: B 269 (richtungsbezogen, nach Süden)
- 3.6 Querschnitt 3: L 174 Merziger Straße

Anlage 4: Verkehrserzeugung

- 4.1 Planfälle 1 und 2
- 4.2 Planfall 3

Anlage 5: Ergebnisse der Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS)

- 5.1 Ist-Zustand
- 5.2 Prognose Nullfall 1
- 5.3 Prognose Nullfall 2
- 5.4 Prognose Nullfall 3
- 5.5 Prognose Planfall 1
- 5.6 Prognose Planfall 2
- 5.7 Prognose Planfall 3
- 5.8 Variante 1: Kreisverkehrsplatz
- 5.9 Variante 2: LSA (Mischspur)
- 5.10 Variante 2: LSA (separate Spuren)

0 Präambel

0.1 Vorgaben des europäischen Klimaschutzes als Grundlage interkommunal abgestimmter Bauleitplanungen der Städte Dillingen und Saarlouis

Die Städte Dillingen und Saarlouis sind seit über 300 Jahren Standortgemeinden für die Stahlindustrie, die bis heute Grundlage für den kommunalen Wohlstand und die Sicherung mehrerer Tausend Arbeitsplätze ist. An dieser industriellen Schwerpunkttradition wollen beide Städte festhalten. Durch den Einsatz von Koks im Hochofen entstehen große Mengen an Kohlenstoffdioxidemissionen. Dies bedeutet im Zeitalter des Klimawandels und der zu seiner Bekämpfung bzw. Anpassung gebotenen Maßnahmen, die sich auch in gesetzlichen Planungs- und Berücksichtigungspflichten (etwa § 13 KSG, § 1 Abs. 5 BauGB) niedergeschlagen haben, eine notwendige Transformation der industriellen Herstellungsprozesse zur CO₂-Neutralität auch im Stahlbereich. Die Städte stellen sich den damit verbundenen Herausforderungen und wollen ihrer entsprechenden Verantwortung gerecht werden. Zu diesem Zweck planen sie eine städtebauliche Weiterentwicklung in ihrem jeweiligen Stadtgebiet, um eine Transformation der ansässigen Stahlindustrie zu ermöglichen.

Damit wollen die Städte zugleich einen Beitrag zur Fortentwicklung und Profilierung gewerblich-industrieller Technologiestandorte im System landesweiter und kommunaler Flächenangebote leisten. Die Standortattraktivität in der Saar-Lor-Lux-Region soll damit erhöht werden. Zugleich wird dadurch die Energiewende in der Industrie als wesentliches Element des globalen Klimaschutzes und der regionalen Klimaanpassung auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen gefördert.

Darüber hinaus sind die Städte im Rahmen ihrer städtebaulichen Ordnung insbesondere auch der Umweltvorsorge verpflichtet. Dem kommen sie u.a. durch die Gliederung und Gestaltung ihrer Plangebiete (diese zusammengefasst im Folgenden auch Projektgebiet genannt) unter Berücksichtigung der Nähe zu besonders schützenswerten Siedlungsteilen mit spezifischen Regelungen zur Bewältigung einer bestehenden Gemengelage nach.

Hintergrund dieser industriellen Transformationsnotwendigkeit ist folgender klimaschutzrechtlicher Rahmen: Auf Basis des Übereinkommens von Paris wurden im europäischen Klimagesetz (Verordnung (EU) 2021/1119) die Klimaschutzziele der Union festgelegt. Danach gilt als verbindliche Klimazielvorgabe bis 2030 die Senkung der Nettotreibhausgasemissionen der Union um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990. Die Klimaneutralität der Union soll bis 2050 erreicht werden. Mit dem deutschen Klimaschutzgesetz wurden noch ambitioniertere nationale Klimaschutzziele festgelegt.

Das Bundesklimaschutzgesetz (KSG) vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905), verpflichtet Deutschland unter Berücksichtigung internationaler Vereinbarungen (vornehmlich Pariser Klimaabkommen et al) auf einen verbindlichen Pfad zur THG-Neutralität, der alle Wirtschaftsbereiche, das Verkehrswesen und den Wohnungsbestand bzw. das Siedlungswesen umfasst. Gleichmaßen sieht das Saarländische

Klimaschutzgesetz (SKSG) vom 12. Juli 2023 (Amtsblatt I 2023, 620) die Erreichung von Netto-Treibhausgasneutralität bis 2045 vor.

Mit Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes vom 24. März 2021 (Az.: 1 BvR 2656/18) hat das Gericht Bundestag und Bundesregierung verpflichtet, aktiv dem Klimawandel vorzubeugen, so dass es in Zukunft nicht zu unverhältnismäßigen Einschränkungen der Freiheitsgrundrechte der heute jüngeren Menschen kommt. Mit dem KSG begegnet die Bundesrepublik den besonderen Herausforderungen, die mit dem Klimawandel verbunden sind. Für die Bauleitplanung ist eine solche Verpflichtung in § 1 Abs. 5 Satz 2 BauGB normiert.

Die AG der Dillinger Hüttenwerke (im Folgenden Dillinger Hütte) betreibt ein Hüttenwerk, dessen in über 300 Jahren gewachsenes Werkareal in den Gemeindegebieten von Dillingen und von Saarlouis liegt. Das Werk ist der einzige Produktionsstandort von Roheisen im Saarland. In den Hochöfen auf dem Werksgelände werden jährlich bis zu 5 Mio. t Roheisen produziert; davon werden etwa 2,5 Mio. t im Stahlwerk der AG zu Rohstahl veredelt.

Sie will vor dem eingangs geschilderten Hintergrund die notwendige Transformation einleiten. Ziel ist es, die Treibhausgasemissionen der Stahlproduktion in der Region bis 2030 um bis zu 55 % und bis 2045 um bis zu 80 % zu reduzieren, um damit einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der europäischen und nationalen Klimaschutzziele zu leisten. Im Rahmen dieser Dekarbonisierung sollen die produzierten Stahlmengen und Stahlqualitäten möglichst gleich bleiben, um Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitsplätze im Saarland zu erhalten und weiterzuentwickeln. Zur Zielerreichung ist die Errichtung neuer Anlagentechnik, insbesondere durch eine Direktreduktionsanlage (DRI) und einen Elektrolichtbogenofen (EAF) mit dazugehörigen Neben- und Infrastruktureinrichtungen, mit einem Investitionsvolumen von insgesamt ca. 3,5 Mrd. EUR erforderlich.

Die entsprechende CO2-arme Stahlproduktion soll im unmittelbaren Anschluss an das bestehende Werk durch Erweiterungen im Osten und Süden errichtet und betrieben werden. Die Flächen stehen im Eigentum der Dillinger Hütte. Von ihrer Lage und Dimension her sind sie geeignet, die geplanten neuen Anlagen aufzunehmen. Die beiden Städte Dillingen und Saarlouis haben sich – im Einklang mit den Zielen der Hütte – entschlossen, die aus städtebaulichen Gründen erforderliche Transformation durch Einleitung der notwendigen bauleitplanerischen Verfahren zur Überplanung dieser Flächen zu ermöglichen.

0.2 Bauplanungsrechtliche Sicherung des Transformationsprozesses und Vereinbarungen zur interkommunalen Zusammenarbeit der Städte Dillingen und Saarlouis für ein standörtlich übergreifendes Plankonzept

Zur bauplanungsrechtlichen Sicherung des Transformationsprozesses der Dillinger Hütte hin zu „grünem Stahl“ („CO2-arme Stahlproduktion“) auf den Gemarkungen Dillingen und Diefflen sowie Roden bedarf es der Aufstellung je eines Bebauungsplans für einen räumlichen Geltungsbereich von ca. 26 ha im Stadtgebiet von Dillingen und eines inhaltlich weitgehend korrespondierenden und

interkommunal abgestimmten Plans im Stadtgebiet von Saarlouis in der Größenordnung von ca. 20 ha.

Die Plangebiete befinden sich auf dem gemeindegebietsübergreifenden Betriebsgelände der Dillinger Hütte in Verlängerung der bestehenden Hallen des Stahlwerks nach Osten. Der westliche Teil liegt im Bereich der Gemarkung Dillingen Flur 2 und der östliche Teil im Bereich der Gemarkung Diefflen Flur 8 und 9. Weitere Teile liegen auf dem Gemeindegebiet von Saarlouis in der Gemarkung Roden Flur 1.

Das Projektgebiet hinsichtlich beider Bebauungspläne wird im Norden räumlich durch das bestehende Grobblechwalzwerk II und die Prims sowie im Westen durch das bestehende LD-Stahlwerk der AG der Dillinger Hüttenwerke begrenzt. Südlich grenzt die Schlackenhalde der Dillinger Hütte, das von der Backes AG genutzte Gelände sowie das Gelände der Ford-Werke GmbH Saarlouis an. Im nord- und südöstlichen Bereich reicht das Projektgebiet etwas über den vollbetonierten Entwässerungsgraben der Ford-Werke GmbH („Fordgraben“) hinaus.

Insgesamt ist das Projektgebiet westlich und südlich von gewerblich-industriellen Nutzungen umgeben. In östlicher Richtung finden sich aktuell unbebaute Flächen in der direkten Umgebung des Vorhabens. Allerdings beabsichtigt die Amprion GmbH auf weiter östlich gelegenen Flächen außerhalb des Werksgeländes eine neue Umspannanlage zu errichten. Nördlich des Werksgeländes und des Projektgebiets befindet sich Wohnnutzung, teils als allgemeines, teils als reines Wohngebiet.

Die Flächen im Projektgebiet befinden sich mit Ausnahme einer Teilfläche der DB Netz AG (Kreisstadt Saarlouis) im privaten Eigentum der Dillinger Hütte. Der Standort für das geplante Transformationsvorhaben ist werksintern östlich und südlich der Bestandsanlagen günstig gelegen.

Die Sicherung bzw. Ausrichtung auf eine energie- und umweltfreundliche CO2-arme Stahlproduktion ist ein vorrangiges Ziel der Stadtentwicklung beider Städte. Durch die Produktionsumstellung sollen bis 2030 über die Hälfte und bis 2045 bis zu 80 % der CO2-Emissionen der Dillinger Hütte reduziert werden. Somit trägt die Dillinger Hütte zu einem maßgeblichen Anteil zur Erreichung der bundesdeutschen Klimaschutzziele mit aktiven Klimaschutzmaßnahmen bei. Zum anderen sind positive Auswirkungen auf die lokalen Umweltmedien zu erwarten. Die Stadt Dillingen und die Kreisstadt Saarlouis wollen sich auch künftig als attraktive Wirtschafts- und Industriestandorte weiterentwickeln.

Zur Sicherung bzw. Ausrichtung der bestehenden Stahlproduktion auf eine energie- und umweltfreundliche CO2-arme Stahlproduktion ist eine Ergänzung der bestehenden Anlagen direkt am Standort erforderlich, um eine direkte Verbindung zu den bestehenden Anlagen unter Berücksichtigung möglichst kurzer Wege und damit möglichst geringer ergänzender Infrastrukturmaßnahmen zur gewährleisten.

Die Umsetzung der geplanten Anlagen an einem anderen Standort würde deutlich mehr Fläche in Anspruch nehmen, da aufgrund der Entfernung zu den Bestandsanlagen zusätzliche bauliche

Anlagen und Infrastrukturmaßnahmen erforderlich wären. Dies würde entsprechend mit einer deutlich größeren Flächeninanspruchnahme einhergehen und scheidet daher als Alternative im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 S. 1 BauGB aus. Im Gebiet der beiden Städte gibt es keine anderen verfügbaren Flächen, die eine auch nur ansatzweise vergleichbare Standorteignung besitzen.

Des Weiteren entsteht bei der gewählten Produktionsart am Ende der Direktreduktionsanlage metallisches Eisen (DRI) in einer schwammartigen, sehr porösen Struktur. Dieses DRI (auch Eisenschwamm genannt) wird mit Temperaturen von über 600°C aus dem Schachtofen ausgetragen. In dieser Form ist das Material pyrophor. Das heißt, das Material oxidiert bei Kontakt mit der Luft und entzündet sich dabei aufgrund der starken Hitzeentwicklung. Aus diesem Grund bestehen erhebliche Anforderungen beim Transport und der Lagerung des Eisenschwamms. Durch den direkten Anschluss der DRI-Anlage am Standort Dillingen entfällt ein weiter Transport der Stoffe. Ein weiterer Vorteil der Standortnähe ist ein möglicher Heißtransport des Eisenschwamms. Dies ist eine strom- und elektrodenarme Variante, die neben einer Senkung der Kosten auch eine Senkung der Emissionen bewirkt.

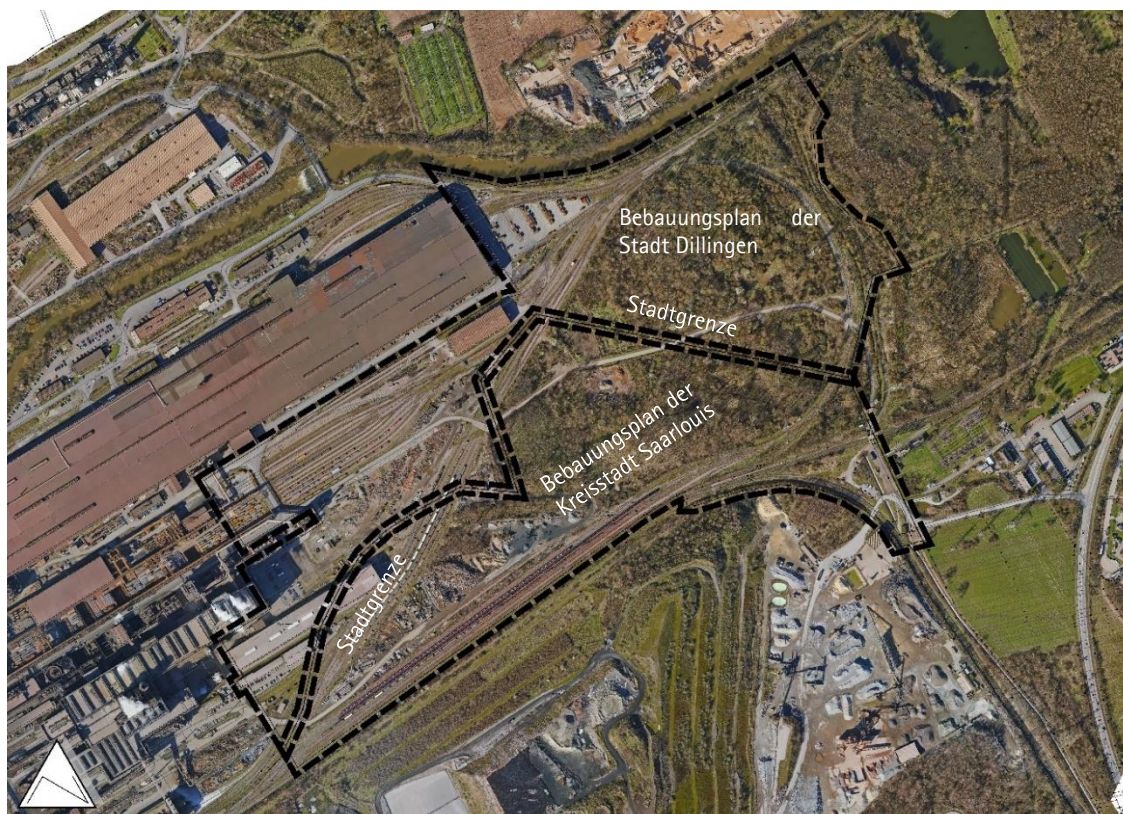


Abbildung 1: Geltungsbereiche der Bauleitpläne jeweils „Sondergebiet CO₂-arme Stahlproduktion“ der Stadt Dillingen und der Kreisstadt Saarlouis mit Darstellung der Gemeindegrenze, Quelle Luftbild: Dillinger Hütte, bearbeitet von FIRU mbH

Gem. Art 28 GG obliegt die kommunale Bauleitplanung den Gemeinden. Wegen der Lage des Projektgebietes auf den Gemeindegebieten der benachbarten Städte Dillingen und Saarlouis ist die Aufstellung von zwei Bauleitplänen gem. §§ 8 ff. BauGB mit hoher inhaltlicher Verknüpfung im

Sinne eines übergreifenden gemeinsamen Plankonzeptes in zeitlich und inhaltlich abgestimmten Verfahrensgängen erforderlich. Für den Bereich Dillingen existiert derzeit kein Bebauungsplan. Aktuell beurteilt sich dort die planungsrechtliche Zulässigkeit im westlichen Teil nach § 34 BauGB (unbeplanter Innenbereich), im östlichen Bereich nach § 35 BauGB (Außenbereich). Die im Projektgebiet insgesamt geplante „CO2-arme Stahlproduktion“ ist deshalb auf den bisherigen planungsrechtlichen Grundlagen nicht vollständig zulässig; es bedarf vielmehr der Aufstellung eines qualifizierten Bebauungsplans gem. § 30 Abs. 1 BauGB.

Für den Bereich der Kreisstadt Saarlouis existiert der rechtsgültige Bebauungsplan "Industriegebiet Saarlouis-Roden" in der 3. Änderung von 7. Oktober 1971 mit Festsetzungen zur Ausweisung eines Industriegebietes gem. § 9 BauNVO. Diese Festsetzungen sind indes nicht vollständig geeignet, die städtebaulichen Ziele der Kreisstadt Saarlouis unter Berücksichtigung des Transformationsvorhabens der Hütte abzubilden. Insoweit besteht für diesen Bereich die Notwendigkeit, ein Änderungsverfahren gem. § 1 Abs. 8 BauGB des Bebauungsplans hinsichtlich Geltungsbereich, Art und Maß der baulichen Nutzung sowie sonstiger Festsetzungen durchzuführen.

Zugleich ist in beiden Städten jeweils auch der Flächennutzungsplan gem. § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren an die Planungskonzeption der Städte – Darstellung von Sonderbauflächen – anzupassen.

Die städtebauliche Erforderlichkeit gemäß § 1 Abs. 3 BauGB ist für beide Gebietskörperschaften gegeben; angesichts ihrer städtebaulichen Ziele sind die Bauleitpläne vernünftigerweise geboten. Sie sind mit Blick auf die spätere Vorhabenrealisierung auch vollzugsfähig. Nach gegenwärtigem Kenntnisstand gibt es in Bezug auf alle zu berücksichtigenden Schutzgüter keine unüberwindlichen Hindernisse, die einer Bauleitplanung entgegenstehen könnten. Durch das bisherige Anlagen-Layout (siehe Vorhabenbeschreibung), das als Orientierung für eine zukünftige Nutzung dient aber nicht verbindlich ist, wird zudem deutlich, dass die städtebauliche Konzeption einer „CO2-armen Stahlproduktion“ auf dem vorgesehenen Gelände auch realisierungsfähig ist.

Die Bauleitplanung der beiden Städte berücksichtigt insoweit die technische Anlagenkonzeption der Dillinger Hütte dahingehend, dass wesentliche Prinzipien typologisch städtebaulich durch den Festsetzungskatalog der Bauleitplanung allgemeinverbindlich getroffen werden. Es handelt sich bei den beiden beabsichtigten Bebauungsplänen jeweils um einen projektbezogenen Angebotsbebauungsplan. Die Dillinger Hütte hat keinen Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens gestellt. Die Bildung eines Planungsverbandes gem. § 205 BauGB scheidet aufgrund von Praktikabilitäts- und Effizienzgründen ebenfalls aus. Aufgrund der Dringlichkeit der Umsetzung des Transformationsprozesses hätten die dafür notwendigen Schritte auch nicht in der zur Verfügung stehenden Zeit geleistet werden können. Ein Planungsverband ist mangels eines „gemeinsamen Bebauungsplans“ hier rechtlich auch nicht geboten.

Die jeweilige kommunale Bauleitplanung ihrerseits bildet die planungsrechtliche Grundlage für Zulassungsentscheidungen einzelner Anlagen, Bauten und Einrichtungen gem. BImSchG oder WHG.

Die Stadt Dillingen und die Kreisstadt Saarlouis haben sich zur Sicherstellung einer gemeindegebietsübergreifenden gesamthaften Entwicklung regelmäßig über die Planungserfordernisse und Vorgehensweisen abgestimmt. Das betrifft sowohl die bebauungsplanungsrechtlichen zeichnerischen wie textlichen Festsetzungen als auch flächennutzungsplanrechtliche Darstellungen. Den beiden Städten ist bewusst, dass sich das Transformationsvorhaben der Dillinger Hütte nur durch eine übergreifende, interkommunal eng verzahnte und inhaltlich wie verfahrensrechtlich abgestimmte Planung realisieren lässt, auch wenn dies durch rechtlich eigenständige Bauleitplanungen erfolgt. Die zwischen den beiden plangebenden Städten vereinbarte bauplanungs- und verfahrensrechtliche Konzeption umfasst:

Bereich Stadt Dillingen:

A 6. Teiländerung des Flächennutzungsplanes

Planungsziel der 6. Teiländerung des Flächennutzungsplanes im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 76 „Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion“ ist gem. § 5 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO die Darstellung von „Sonderbauflächen“.

B Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 76 „Sondergebiet CO2- arme Stahlproduktion“

Planungsziel der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 76 „Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion“ ist gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 2 Nr. 12 und § 11 BauNVO die Festsetzung eines Sonstigen Sondergebietes.

Bereich Kreisstadt Saarlouis:

A Flächennutzungsplan-Änderung im Bereich „Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion“

Planungsziel der Teiländerung des Flächennutzungsplanes „Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion“ ist gem. § 5 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO die Darstellung von „Sonderbauflächen“.

B Aufstellung des Bebauungsplanes „Sondergebiet CO2- arme Stahlproduktion“ als Änderung Nr. 7 des Bebauungsplanes „Industriegebiet Saarlouis-Roden“

Planungsziel der Aufstellung des Bebauungsplanes „Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion“ ist gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 2 Nr. 12 und § 11 BauNVO die Festsetzung eines Sonstigen Sondergebietes.

0.3 Berücksichtigung der Planungs- und Umweltbelange des BauGB für das jeweilige Gemeindegebiet und im übergreifenden Zusammenhang

D§ 1 Abs. 6 BauGB benennt die bei der Aufstellung der Bauleitpläne zu berücksichtigenden Belange. Deren Ermittlung und Begutachtung erfolgt im Rahmen von getrennten Bauleitplanverfahren der Stadt Dillingen und der Kreisstadt Saarlouis. Anlass der Bauleitplanungen ist die übergreifende städtebauliche Zielsetzung, die jeweiligen planerischen Voraussetzungen für eine Transformation der saarländischen Stahlindustrie am „Verbundstandort Dillingen / Saarlouis“ hingehend zu einer

kohlenstoffdioxidarmen Produktionsweise zu schaffen und hierdurch einen Beitrag zur Verwirklichung der auch landesplanerischen Leitvorstellung eines umfassenden Klimaschutzes zu leisten. Landesplanerische Leitvorstellung im Sinne des saarländischen Klimaschutzgesetzes ist es, bis zum Jahr 2030 den Ausstoß der Treibhausgase um 55 Prozent zu mindern und bis zum Jahr 2045 Klima-Neutralität zu erreichen. Die Minderungsbeiträge aus dem europäischen System für den Handel mit Treibhausgas-Emissionszertifikaten finden dabei entsprechende Berücksichtigung.

Die Bauleitplanung berücksichtigt in diesem Zusammenhang auch die Belange der Wirtschaft und der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen im Saarland. Hierzu sollen Flächen, die unmittelbar an das bestehende Hüttenwerk in Dillingen angrenzen, als Sondergebiete für die CO₂-arme Stahlproduktion ausgewiesen werden. Hierbei wird dem Prinzip gefolgt, einen Ausschnitt aus der Gesamtheit industrieller Nutzungen in Form einer „CO₂-armen Stahlproduktion“ festzusetzen.

Insbesondere durch Festsetzungen zum zulässigen Maß der Nutzung und mit weiteren Festsetzungen wird planerisch u.a. gesteuert, an welcher Stelle des Projektgebiets eine Direktreduktionsanlage, die je nach Anlagentechnik eine Höhe von bis zu 160 m aufweisen kann, errichtet werden darf. Im Weiteren werden maximale Bauhöhen in einem geschichteten Höhenkonzept von bis zu 100 m als zulässig geplant. Dies dient der städtebaulichen Ordnung und Umweltgesichtspunkten.

Zur Deckung des Platzbedarfs neuer Anlagen für die CO₂-arme Stahlproduktion soll planerisch vor allem eine bislang nichtversiegelte Außenbereichsfläche in Anspruch genommen werden. Die vorgesehene Festsetzung von Grundflächenzahlen ermöglicht es, für eine CO₂-arme Stahlproduktion erforderliche Anlagen auf den durch den Vorhabenbereich umfassten Flächen errichten zu können.

Die äußere (öffentliche) verkehrliche Erschließung des Projektgebiets soll über die Bundesstraße B269 und die Zufahrtstraße „Beim Umspannwerk“ – im Gemeindegebiet Saarwellingen – erreicht werden. Hierzu bedarf es sowohl der Abstimmung beider plangebenden Städte mit der Gemeinde Saarwellingen als auch einer bilateralen Vereinbarung zwischen Dillingen und Saarlouis, da die äußere Erschließung des Plangebiets Dillingen nur über das Gemeindegebiet der Kreisstadt Saarlouis möglich ist. Die entsprechenden Abstimmungen sind eingeleitet worden. Zudem besteht ein Industriegleisanschluss an das Gleissystem der Deutschen Bahn AG. Die (betriebliche) innere Erschließung des Projektgebiets soll über Werksstraßen und -gleisanlagen erfolgen.

Die technische Erschließung des Projektgebiets mit elektrischer Energie und mit Erdgas soll über neu zu errichtende (betriebliche) Versorgungsanlagen und deren Anbindung an im Umfeld des Projektgebiets vorhandene bzw. neu zu schaffende Übertragungsnetze gewährleistet werden. Dazu zählt insbesondere das gesondert zu genehmigende, in seinen voraussichtlichen Umweltauswirkungen aber bereits in den hiesigen Bauleitplanverfahren mitberücksichtigte Projekt der Amprion GmbH für ein neues Umspannwerk „Prims“ östlich des Hüttengeländes. Die Versorgung des Projektgebiets mit Wasser für die Zwecke des Betriebs und der Kühlung von Produktionsanlagen soll über eine neu zu errichtende Wasserentnahme aus der Saar erfolgen. Niederschlags- und

gereinigte Abwässer sollen, soweit möglich, über bestehende Entwässerungssysteme, im Übrigen über eine neue Einleitstelle in die Prims eingeleitet werden.

Die in diesem Zusammenhang erstellten Fachgutachten, Planungen und Begutachtungen betrachten in ihren Bestandsaufnahmen, Analysen und Konzepten jeweils das gesamte Projektgebiet, also die in Rede stehenden Geltungsbereiche der beiden Bauleitpläne der Stadt Dillingen und der Kreisstadt Saarlouis in einem Umfang von insgesamt rund 46 ha. Mit Blick auf berücksichtigungsbedürftige erhebliche Umweltauswirkungen werden zudem alle relevanten Einwirkungsräume und Bestandsflächen im Umfeld beider Bebauungsplangebiete erfasst. Etwaige Vorbelastungen der Schutzgüter werden, soweit maßgeblich, ebenfalls berücksichtigt. Für alle Untersuchungen ist jeweils ein „Größter Anzunehmender Planfall“ (GAP) nach Maßgabe realistischer, konservativ abdeckender Worst-Case-Nutzungsszenarien definiert worden.

Gemäß § 9 BauGB werden zu treffende Festsetzungen jeweils für das zugrunde liegende kommunale Plangebiet getrennt – gleichwohl in enger inhaltlicher Abstimmung – in den Bebauungsplänen für die Stadt Dillingen und die Kreisstadt Saarlouis getroffen. Die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der umweltrelevanten einzelnen Schutzgüter sowie deren Wechselwirkungen untereinander sind gem. §§ 1 Abs. 6 Nr. 7, 1a, 2 Abs. 4 und 2a BauGB inkl. zugehöriger Anlage im Umweltbericht transparent und in ihrer Gesamtheit dargestellt. Diese Vorschriften bestimmen umfassend die Belange des Umweltschutzes als Gegenstand der Umweltprüfung, in welcher die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden.

1 Aufgabenstellung

Die Auswirkungen des Planvorhabens auf den Verkehr sind durch eine Verkehrsuntersuchung zu prüfen und darzulegen. Diese bildet in der Folge die Grundlage für weitere Gutachten im Bauleitplanverfahren.

Im Vorfeld der Verkehrsuntersuchung wurden die grundsätzlichen Möglichkeiten der verkehrlichen Erschließung über bestehende und neue Synapsen an öffentliche Straßen geprüft. Aus dieser resultierte die zu präferierende Anbindung der Verkehre an die B 269 östlich des Projektgebiets (Schwerverkehre) und an die L 174 (Leichtverkehre) südlich des Projektgebiets.

Es ist vorgesehen, die Baustellenverkehre und im späteren Betrieb die Güterverkehre, ausschließlich über ein neues Tor („Tor 6“) des Werksgeländes der Dillinger Hütte abzuwickeln. Dieses wird über die öffentliche Straße „Beim Umspannwerk“, östlich des Plangebiets Saarlouis an die Bundesstraße 269 angebunden.

Mit der Inbetriebnahme der nach den Festsetzungen planerisch zulässigen Anlagentechnik von Direktreduktionsanlage (DRI) und Elektrolichtbogenofen (EAF) mit dazugehörigen Neben- und Infrastruktureinrichtungen werden beim gutachterlich vorsorglich zu unterstellenden Parallelbetrieb

mit der vorhandenen Betriebsstätte, zumindest in einer Übergangsphase, weitere Mitarbeiter tätig sein. Diese sollen wie im Bestand über das vorhandene Tor 4 ein- und ausfahren.

Mit den zu erwartenden Verkehrserhöhungen im Schwer- und Leichtverkehr gehen weitere Emissionen im direkten und weiteren Umfeld einher. Entsprechend werden in den Bauleitplänen Aussagen zu treffen sein, welche Auswirkungen aus schalltechnischer Sicht und auf die Luftqualität gegeben sind.

In der Folge ergeben sich für den Nachweis der gesicherten verkehrlichen Erschließung folgende Kernfragen:

- ✓ Ist der für die Abwicklung der Schwerverkehre genutzte Bestandsknotenpunkt „Beim Umspannwerk / B 269“ in der heutigen vorfahrtsregelerten Form geeignet, die zukünftigen Verkehre leistungsfähig und verkehrssicher abzuwickeln?
- ✓ Welche verkehrstechnischen Auswirkungen haben die bei einem Parallelbetrieb von Alt- und künftig planerisch zulässiger Neuanlage am Tor 4 zu erwartenden erhöhten Mitarbeiterverkehre auf die dortige Verkehrssituation?
- ✓ Welche Auswirkungen haben die insgesamt zu erwartenden Mehrverkehre auf verschiedene gutachterlich abgestimmte Straßenabschnitte im Umfeld des Planvorhabens?

2 Untersuchungsmethodik

Durch die Planungen werden zusätzliche Verkehre erzeugt, deren Auswirkungen auf die relevanten Straßen und Knotenpunkte zu ermitteln sind. Als zu berücksichtigender Prognosehorizont wurde in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung das Jahr 2040 festgelegt.

Folgende grundsätzliche Schritte sind bei der Untersuchung durchzuführen:

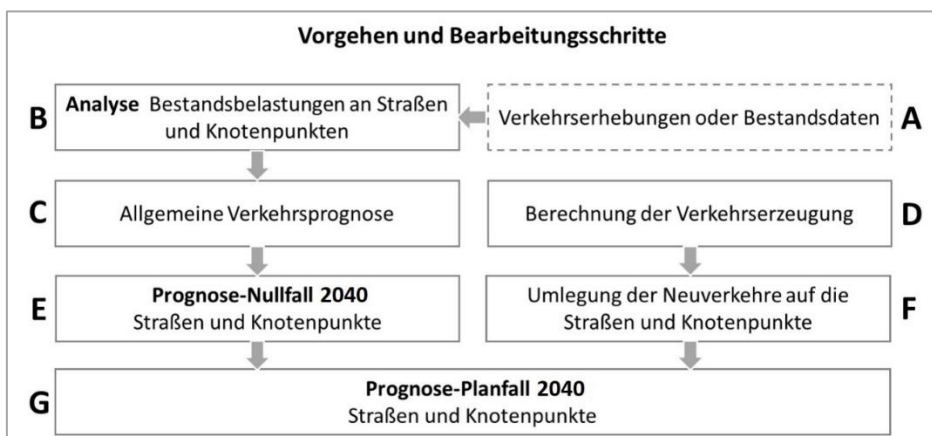


Abbildung 2: Vorgehen und Bearbeitungsschritte der Verkehrsuntersuchung

Basis der Verkehrsuntersuchung ist die **Analyse** der vorhandenen Verkehrsverhältnisse auf den relevanten Straßen und an den relevanten Knotenpunkten.

Die Daten zu den Straßenabschnitten dienen der Feststellung der Veränderungen im DTV, den Verkehrsmengen tagsüber und nachts, sowie den Anteilen an Schwer- und Leichtverkehren. Sie werden unter anderem für die Feststellung der Auswirkungen auf die Umfeldverträglichkeit der Entwicklung (Verkehrslärm, Luft) benötigt. Die Daten zu den Knotenpunkten dienen als Grundlage für die verkehrstechnischen Nachweise in den maßgeblichen Spitzenstunden.

Der **Prognose-Nullfall 2040** berücksichtigt die allgemeine Verkehrsentwicklung innerhalb des Prognosehorizonts bis zum Jahr 2040. Darüber hinaus sind die Veränderungsbelastungen aus anderen bereits bekannten Vorhaben oder sonstige verkehrsverändernde Faktoren zu berücksichtigen.

Vor dem Hintergrund der Schließung des FORD-Werkes Saarlouis (bis 2025) wird sich langfristig eine bislang nicht bekannte Nachnutzung ergeben. Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung wird deshalb im Folgenden ein weiteres Prognoseszenario für eine gewerblich-industrielle Nachnutzung betrachtet.

Neben den prognostischen Auswirkungen eines realisierten Projektgebiets im Jahr 2040 (**Prognose-Planfall 2040**), sind auch die Verkehrsverhältnisse in der Bauphase von Bedeutung. Entsprechend sind im Rahmen der Untersuchung mehrere Prognose-Nullfälle und Prognose-Planfälle zu betrachten:

Ist-Zustand:	Analyse
Prognose Nullfall 1:	Prognosehorizont 2040, allgemeine Verkehrsentwicklung
Prognose Nullfall 2:	Prognosehorizont 2040, allgemeine Verkehrsentwicklung und Veränderungsbelastungen FORD-Nachnutzung
Prognose Nullfall 3:	Prognosehorizont 2027, allgemeine Verkehrsentwicklung Baustellenverkehre Amprion
Prognose Planfall 1:	Prognosehorizont 2040, nur allgemeine Verkehrsentwicklung und Verkehrserzeugung Plangebiete
Prognose Planfall 2:	Prognosehorizont 2040, allgemeine Verkehrsentwicklung, FORD-Nachnutzung und Verkehrserzeugung Plangebiete
Prognose Planfall 3:	Prognosehorizont 2027, allgemeine Verkehrsentwicklung Baustellenverkehre Amprion und Baustellenverkehrserzeugung Plangebiete

Für die projektbezogenen Angebotsbebauungspläne wird auf den größten anzunehmenden Planfall „GAP“ abgestellt. Dies bedeutet, dass die Festsetzungen der Bauungspläne in ihrer maximalen Ausnutzung bei den Berechnungen Einfluss finden.

3 Prüfung alternativer Erschließungsmöglichkeiten

Für den Anschluss der aus dem Projektgebiet entstehenden Neuverkehre an das öffentliche Straßennetz wurden im Vorfeld der Verkehrsuntersuchung folgende Möglichkeiten geprüft:

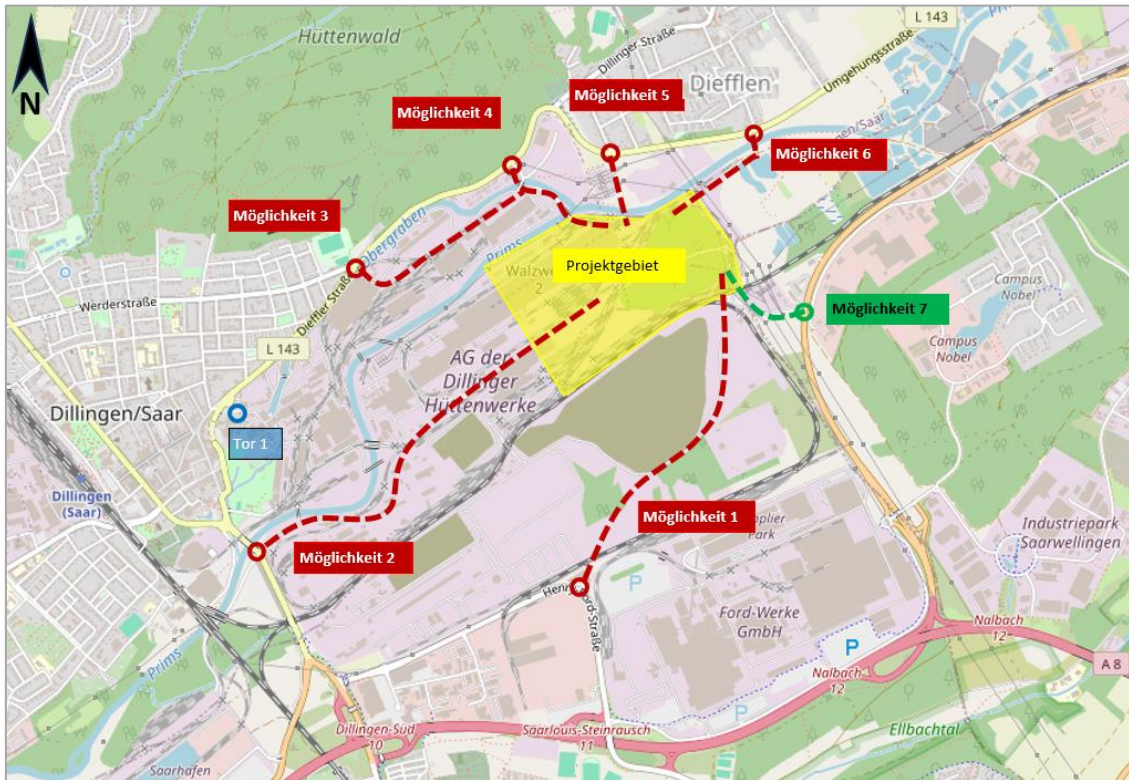


Abbildung 3: Übersicht über die verschiedenen Erschließungsmöglichkeiten (Quelle Grundkarte: OpenStreetMap)

- **Möglichkeit 1: Anschluss an Henry-Ford-Straße**
Ein vorhandener Weg über das Gelände der Firma Backes führt südöstlich entlang der Abraumhalde. Es ist die Herstellung einer Erschließungsstraße mit Anschluss an die Henry-Ford-Straße denkbar. Diese ca. 600 m lange Straße erfordert eine höhengleiche Querung der Gleisanlage und einer oberirdischen Versorgungsleitung. An der durch das FORD-Werk stark belasteten Henry-Ford-Straße müsste ein neuer leistungsfähiger Knotenpunkt hergestellt werden, da auch die Henry-Ford-Straße bereits heute bei Schichtwechsel eine hohe Belastung aufweist. Aus verkehrstechnischer Sicht und nicht zuletzt auch aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeiten, stellt diese Lösung keine Vorzugslösung dar.
- **Möglichkeit 2: Anschluss an Tor 4**
Der Anschluss an das Tor 4 ist grundsätzlich für alle Verkehrsarten denkbar. Ein wesentlicher Nachteil dieser Lösung besteht in der Abwicklung umfangreicher Schwerverkehre im Bau- und Endzustand über vorhandene Wege auf dem bestehenden Hüttengelände. Dies ist mit Blick auf den Werksschutz, die Verkehrssicherheit und die gegebenen Leistungsfähigkeitsgrenzen am Knoten KP 2 „Tor 4 / L 174“ betrieblich und städtebaulich nicht gewollt. Lediglich zusätzliche

Mitarbeiterverkehre lassen sich derzeit ohne weitere verkehrliche Untersuchungen und Maßnahmen über Tor 4 abwickeln.

- **Möglichkeit 3: Anschluss an Tor 2**
Der Anschluss der Verkehre an den Knotenpunkt „Dieffler Straße – Werderstraße“ über das Tor 2 ins Hüttengelände führt analog Möglichkeit 2 zu einer unverträglichen Belastung des hütteninternen Verkehrsnetzes. Es ist mit einer signifikanten Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Dieffler Straße ist zu rechnen, die einen Umbau des vorfahrtgeregelten Knotenpunktes bedingt. Erhöhte Emissionen für die angrenzende Wohnbebauung gehen mit dieser Lösung einher. Hohe Kosten und umfangreiche Eingriffe in Natur und Landschaft sind für den Neubau einer Brücke über die Prims zu erwarten.
- **Möglichkeit 4: Anschluss an Tor 3**
Die Rahmenbedingungen für diesen Anschluss gelten analog dem Anschluss an Tor 2. Hohe Kosten und umfangreiche Eingriffe in Natur und Landschaft sind für den Neubau und die Ertüchtigung der Brücken über Prims Obergraben darüber hinaus gegeben.
- **Möglichkeiten 5 und 6: Anschluss an L 143 Höhe Ortslage Diefflen**
Gegen beide Alternativen sprechen in erster Linie die Notwendigkeit des Straßenneubaus durch sensible natürliche Gebiete mit neuen Brückenbauwerken über die Prims. Damit gehen auch weitergehend Retentionsräume verloren, welche ausgeglichen werden müssten. Eine Verkehrsverlagerung auf die L 143 führt zu weiteren schalltechnischen Problemen für die Wohnbebauung in Diefflen und auch die Innenstadt Dillingen.
- **Möglichkeit 7: Anschluss an B 269**
Der Anschluss an die Straße „Beim Umspannwerk“ und weitergehend an die B 269 ist auf kurzem Weg möglich. Naturschutzfachlich sensible Bereiche sind nicht betroffen. Ebenfalls ist die untergeordnete Straße bereits heute als Gewerbestraße zu klassifizieren. Die Leistungsfähigkeit des Knotens und ggf. weitere notwendige Maßnahmen sind zu prüfen.

Die Möglichkeit 7 ist im Vergleich deutlich zu präferieren:

- ✓ Kurzer und direkter Weg zu wichtigen Straßen im Verkehrsnetz (B 269 und A 8)
- ✓ Zusätzliche Verkehrsbelastungen untergeordneter und in Bezug auf die Umfeldverträglichkeit sehr sensible innerstädtische Straßen werden vermieden
- ✓ Keine Beanspruchung sensibler Naturräume außerhalb des Projektgebiets
- ✓ Keine Auswirkungen auf Retentionsräume und den Hochwasserabfluss der Prims
- ✓ Geringe Kosten
- ✓ Gute Verträglichkeit mit den innerbetrieblichen Bedingungen (Werksschutz, Verkehrssicherheit, Eignung bestehender Straßen etc.)

Aus städtebaulichen Gründen ist beabsichtigt, Mitarbeiter- und Schwerverkehre möglichst zu trennen. Die Mitarbeiterverkehre sollen nach Möglichkeit über das bestehende Tor 4 und die

Schwerverkehre nach Möglichkeit über das geplante Tor 6 an die öffentlichen Straßen angebunden werden. Die Verträglichkeit aus verkehrstechnischer Sicht wird nachfolgend nachgewiesen.

4 Verkehrliche Umfeldbedingungen

Das Projektgebiet benötigt in erster Linie sowohl für den Bau als auch den späteren Betrieb, einen leistungsfähigen Verkehrsanschluss für die zu erwartenden Schwerverkehre (Güterverkehre bzw. Baustellenfahrzeuge). Dieser ist mit der Anbindung an die B 269 vorgesehen. Vorsorglich wird mit erhöhten Mitarbeiterverkehren (Parallelbetrieb des Bestandswerks und des planerisch ermöglichten Werks) gerechnet. Diese sollen nach der bauleitplanerischen Konzeption über das Tor 4 ein- und ausfahren. Nachfolgend werden die verkehrlichen Randbedingungen an beiden Anschlüssen beschrieben.

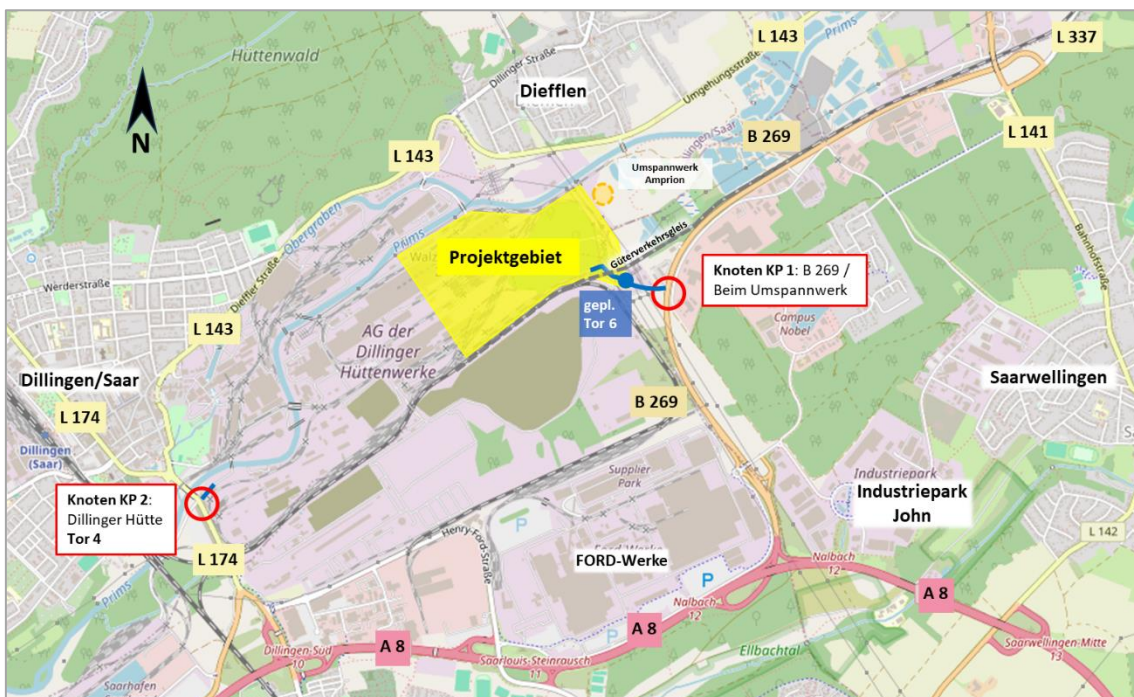


Abbildung 4: Übersicht verkehrliches Umfeld (Quelle Grundkarte: OpenStreetMap)

4.1 Bereich Anbindung an B 269

Die Einmündung der öffentlich gewidmeten Straße „Beim Umspannwerk“ in die Bundesstraße 269 (KP 1) befindet sich zwischen der Anschlussstelle Nalbach der Bundesautobahn 8 und dem Knotenpunkt der B 269 mit der L 337 südlich von Nalbach.

Die B 269 durchfährt den Knotenpunkt bevorrechtigt in Nord-Süd-Richtung und stellt auf diesem Abschnitt eine bedeutende Verbindung zwischen den Gemeinden östlich des Untersuchungsbereichs (Nalbach, Saarwellingen, Schmelz, Lebach) und der Autobahnanschlussstelle Nalbach der A 8 sowie den Gewerbegebieten FORD-Werke und Röderberg und Industriepark John (Saarwellingen) dar. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich des Knotenpunktes KP 1 ist auf der B 269 auf 70 km/h beschränkt.



Abbildung 5: Luftbild des Knotens KP 1 Beim Umspannwerk / B 269 (Quelle Luftbild: Dillinger Hütte AG)

Mit dem FORD-Werk Saarlouis mit angeschlossenem Supplier-Park südlich des Projektgebiets und dem Industriepark John auf Gemarkung Saarwellingen gehen hohe Verkehrsbelastungen auf den umliegenden Straßen und Knotenpunkten einher. So auch auf die vorhandene B 269 im Bereich des KP 1.

Mit einer Mitarbeiterzahl von ca. 4.500 im Hauptwerk und ca. 1.500 im Supplier-Park (jeweils Stand Sommer 2023) übt das Werk insbesondere durch Quell- und Zielverkehre von Mitarbeitern einen signifikanten Einfluss auf das lokale Verkehrsnetz aus. Das Werk wird momentan im Zwei-Schicht-Betrieb geführt.

Vor dem Hintergrund der geplanten Schließung des Automobilwerks ist eine besondere Betrachtung des Knotenpunktes KP 1 auch für das Prognoseszenario 2040 mit unbekannter Nachnutzung in der Untersuchung behandelt.

Die Straße „Beim Umspannwerk“ wird im Bestand als Gewerbestraße primär für die Abwicklung der Verkehre von

- VSE Verteilnetz AG – Stützpunkt Saarwellingen: Mitarbeiterverkehre, betriebliche Fahrten (größtenteils LV),
- Amprion GmbH – Umspannwerk Saarwellingen: betriebliche Fahrten (LV) und

- Backes AG – Bauschuttrecycling und Asphaltmischwerk: Mitarbeiterverkehre (LV) und Kundenverkehre (Baustofftransport, SV) genutzt.

Bereits heute besteht eine direkte verkehrliche Verbindung zwischen dem Projektgebiet und der Straße Beim Umspannwerk bzw. der B 269. Diese wird jedoch nur bedarfsweise genutzt, da sie durch ein manuelles Tor ständig verschlossen ist.

Das Erschließungskonzept sieht vor, dass die Verkehre über eines neues „Tor 6“ in das Plangebiet geleitet werden. Hierfür muss ein derzeit ungesicherter Bahnübergang überquert werden. Der Bahnübergang wird heute durch gelegentliche Hüttenverkehre und Angler des örtlichen Angelvereins genutzt. Aktuell wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie des Landes Saarland die Reaktivierung der Strecke für den ÖPNV einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unterzogen.

Der Bahnübergang ist aufgrund der geringen Breite für einen Begegnungsverkehr Lkw-Lkw nicht geeignet. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung soll die verkehrstechnische Situation bewertet werden.

4.2 Bereich Anbindung an L 174 – Merziger Straße

Die Mitarbeiterverkehre der Dillinger Hütte werden heute überwiegend über das vorhandene Tor 4 abgewickelt. Dieses ist direkt an die L 174 (Saarlouiser Straße) angeschlossen (Verkehrsnetz siehe Abb. 6). Ein direkter Anschluss an die Autobahn A 8 und die Innenstadt Dillingen ist danach gegeben.

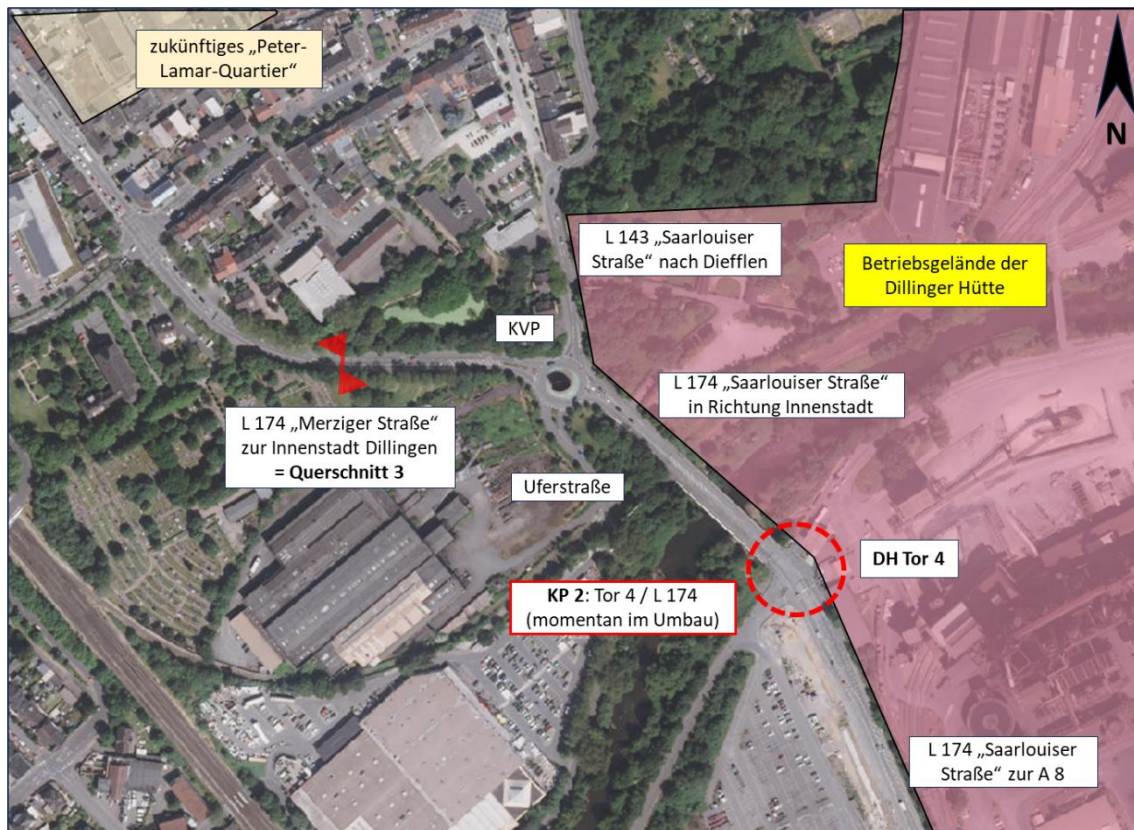


Abbildung 6: Luftbild des Knotens KP 2 „Tor 4 / L 174“ (Quelle Luftbild: Geoportal Saarland)

Auf der L 174 zwischen der Innenstadt und der Autobahn 8 bestehen seit Jahren in den Tagesspitzenstunden Verkehrsüberlastungen. Der Landesbetrieb für Straßenbau hat deshalb in Zusammenhang mit der geplanten Ortsumgehung B 51 eine „verkehrstechnische Überprüfung von Knotenpunkten im Zuge der geplanten Ortsumgehung B 51 Saarlouis-Roden“ [16] durchführen lassen. Sie führte zu Empfehlungen zur Ertüchtigung der Straße im unmittelbaren Bereich des Tores 4. Vorgesehen sind die Optimierung der signalisierten Knoten und die Herstellung einer Wendeschleuse. Es wurde mit den verkehrstechnischen Berechnungen eine befriedigende Verkehrsqualität der Qualitätsstufe „C“ gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) [2] nach Umsetzung der Maßnahmen nachgewiesen.

Die noch im Bau befindlichen Maßnahme wird voraussichtlich im Sommer 2024 abgeschlossen. Inwieweit die damit verbundene Qualitätsstufe C auch noch mit den prognostizierten zusätzlichen Mitarbeiterverkehren aus dem Projektgebiet gegeben ist, wird im Folgenden geprüft.

5 Analyse

5.1 Verkehrserhebungen

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden Verkehrserhebungen am Knotenpunkt „Beim Umspannwerk / B 269“ an insgesamt drei unterschiedlichen Tagen durchgeführt. Die Auswahl der Zähltag entspricht den Vorgaben der Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) [8]. Vor Durchführung der Zählung wurde geprüft, ob aktuell verkehrsbeeinflussende Verhältnisse oder Maßnahmen (z. B. Baustellen) vorliegen.

Am 13.07.2023 wurde in einem Zeitraum von 06:00 Uhr bis 09:00 Uhr und 15:00 Uhr bis 18:00 Uhr sowie am 19.09.2023 und 21.09.2023 in einem Zeitraum von jeweils 05:30 Uhr bis 08:30 Uhr und 13:00 Uhr bis 17:30 Uhr erhoben. Somit wurden zwei der drei Schichtwechselphasen der Ford-Werke (06:00 Uhr morgens und 14:00 Uhr mittags) erfasst.

Alle Verkehrsströme wurden jeweils in Intervallen von jeweils 15 Minuten und nach sieben Fahrzeugklassen gesondert erfasst:

- PKW und Transporter < 3,5 t
- LKW ohne Anhänger
- LKW mit Anhänger und Sattelzüge
- Busse
- Zweiräder (MOTORRÄDER, Mofas, Roller)
- Radfahrer
- Fußgänger

Darüber hinaus wurden an zwei Straßenquerschnitten über jeweils drei Tage (13.07.2023, 12.09.2023, 14.09./21.09.2023) eine automatische 24-Stunden-Zählung durchgeführt:

- Querschnitt 1: L 143 Höhe Diefflen (Einmündung Primstraße)
- Querschnitt 2b: B 269 zwischen Einmündung „Beim Umspannwerk“ und Anschlussstelle FORD-Werke / Werner-von-Siemens-Straße

Auch hier erfolgte die Erfassung in 15-minütigen Intervallen und nach den sieben im Vorherigen benannten Fahrzeuggruppen. Die genauen Zählstellen sind in Abbildung 3 eingetragen. Die Verkehrsmengen des Querschnitts 2a wurden aus den Daten der Zählstelle 2b und den Knotenpunktzählungen ermittelt.

Für den Straßenquerschnitt 3 „L 174 Merziger Straße“ wurde auf ein externes Gutachten der Vertec GmbH [15] zurückgegriffen. Dieses basiert auf Verkehrserhebungen vom Juni 2022.

5.2 Ergebnisse der 24-Stunden-Verkehrserhebungen

Die Zählergebnisse aus den 24-Stunden-Zählungen werden nachfolgend mit den Werten aus den Verkehrsmengenkarten des Saarlandes (VMK SAL 2015 und 2021) [9, 10] verglichen. Dabei wird deutlich, dass bei der Verkehrsmengenkarte des Saarlandes 2021, vermutlich wegen des noch deutlichen Einflusses der Corona-Pandemie, an beiden Querschnitten maßgeblich weniger Verkehr erfasst wurde. Die Straßenverkehrszählung 2021 kann deshalb für vergleichende Betrachtungen nicht hinzugezogen werden. Die detaillierten Daten der 24-Stunden-Zählungen finden sich in Anlage 1.

Querschnitt 1 "L 143 Höhe Diefflen"				
Zählung	LV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	Gesamt-DTV [Kfz/24h]	Abweichung zu VMK SAL 2015
VMK SAL 2015	10.050	450	10.500	-
VMK SAL 2021	9.690	410	10.100	- 3,8%
Zählung SI 13.07.2023	10.086	791	10.877	+ 3,6%
Zählung SI 12.09.2023	9.625	762	10.387	- 1,1%
Zählung SI 14.09.2023	9.484	595	10.079	- 4,0%

Tabelle 1: DTV-Werte für den Querschnitt 1 (L 143 Diefflen)

Querschnitt 2b "B 269 südlich KP 2 Beim Umspannwerk"				
Zählung	LV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	Gesamt-DTV [Kfz/24h]	Abweichung zu VMK SAL 2015
VMK SAL 2015	9.350	1.050	10.400	-
VMK SAL 2021	8.040	760	8.800	- 15,4%
Zählung SI 13.07.2023	11.956	1.737	13.693	+ 31,7%
Zählung SI 12.09.2023	11.057	1.296	12.353	+ 18,8%
Zählung SI 14.09.2023	11.229	1.307	12.536	+ 20,5%

Tabelle 2: DTV-Werte für den Querschnitt 2b (B 269 südlich KP 2 Beim Umspannwerk)

Während am Zählquerschnitt 1 L 143 (Höhe Diefflen) nur geringe Abweichungen zu den Werten der Verkehrsmengenkarten auftreten, konnte am Querschnitt 2b der B 269 ein Anstieg der Gesamtverkehrsmenge um über 30 % gegenüber der Verkehrszählung im Jahr 2015 festgestellt werden.

Den weiteren Berechnungen werden die jeweils erfassten ungünstigsten Zählergebnisse zugrunde gelegt.

5.3 Auswertung der Knotenpunktzählungen KP1

Die Tagesganglinie, abgeleitet aus der 24-Stundenzählung vom 13.07.2023 zeigt Abbildung 7. Die am stärksten belasteten gleitenden Spitzenstunden liegen zwischen 07:00 – 08:00 Uhr, zwischen 13:30 – 14:30 Uhr und zwischen 15:45 – 16:45 Uhr. Die Tages-Spitzenstunde stellt sich zwischen 13:30 – 14:30 ein und somit außerhalb der gewöhnlichen Spitzenzeiten des Berufsverkehrs.

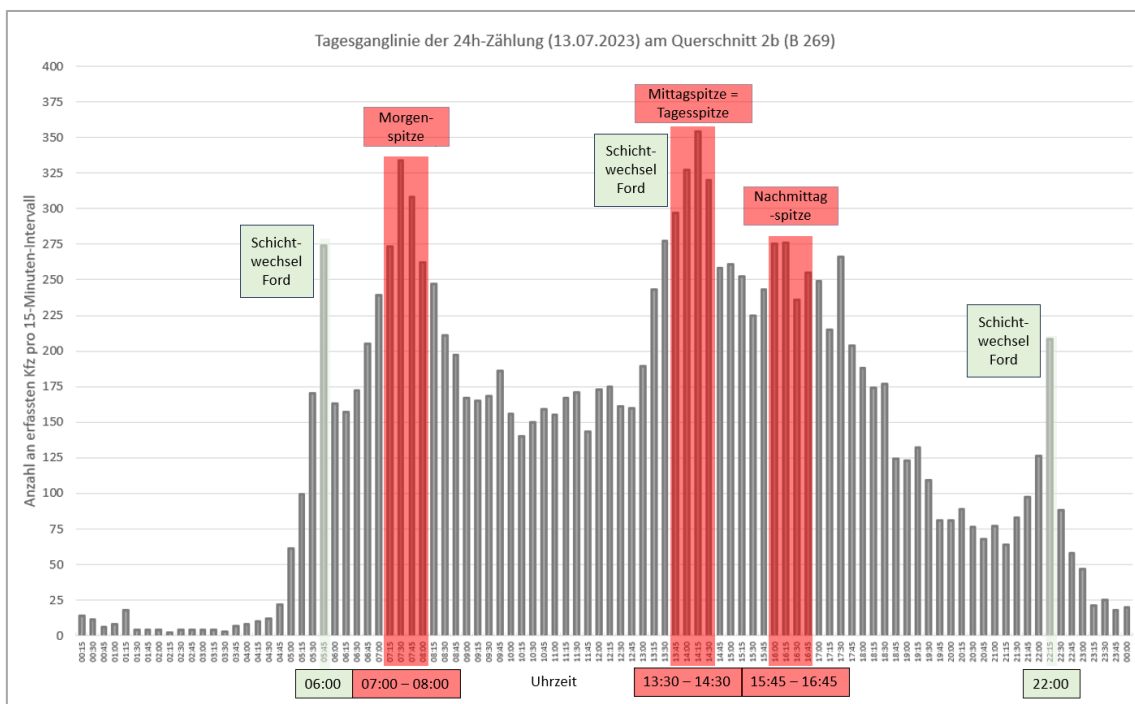
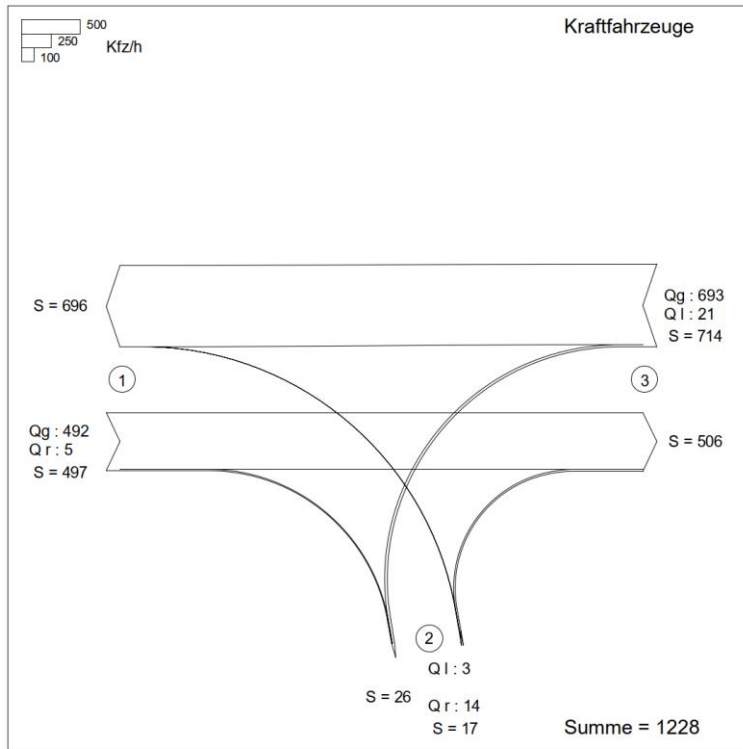


Abbildung 7: Tagesganglinie der Verkehrsbelastung an der B 269 mit Kennzeichnung markanter Ereignisse

Diese charakteristische Spitze ist durch den großen Einfluss der Ford-Werke zu begründen. Gegen 14:00 Uhr findet der Schichtwechsel zwischen der Frühschicht (6-14 Uhr) und Mittagschicht (14-22 Uhr) statt. Der Knotenpunkt wird in diesem Intervall durch die an- und abreisenden Mitarbeiter des FORD-Werks stark belastet.

Die bei den Zählungen erfasste maximale Knotenbelastung am Knotenpunkt KP 1 „Beim Umspannwerk / B 269“ wurde am 19.09.2023 beim Schichtwechsel der FORD-Werke festgestellt. Die Verkehrsmatrix der am stärksten belasteten Mittagsspitzenstunde zeigt nachfolgende Abbildung 8. Der Anteil der bevorrechtigten B 269 an der Gesamtbelastung des Knotens beträgt morgens ca. 91 %, nachmittags ca. 95 %.



Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Abbildung 8: Verkehrsmatrix im IST-Zustand (19.09.2023, Mittagsspitze 13:30 – 14:30)

(Qg = Verkehr gerade aus, Ql = Verkehr links ein-/abbiegend, Qr = Verkehr rechts ein-/ abbiegend)

6 Prognose

6.1 Prognose Nullfall 1 - 2040

Für den Prognose-Nullfall 1 wurde die von der zuständigen Straßenbauverwaltung aktuell im Regelfall angesetzte allgemeine Verkehrsentwicklung wie folgt berücksichtigt:

- Leichtverkehr $\pm 0,0$ % p.a.
- Schwerverkehr (+ 1,0 % p.a.)

Vergleichend zeigt die Studie „Shell PKW-Szenarien bis 2040“ [5] – „Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität“ ähnliche Entwicklungen in den nächsten Jahrzehnten auf. Sowohl die Rate der Motorisierung, der PKW-Bestand als auch die Pkw-Fahrleistungen werden aufgrund wirtschaftlicher und demographischer Faktoren in diesem Jahrzehnt zwar ansteigen, aber bis 2040 wieder ungefähr auf das aktuelle Niveau absinken.

Die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr beauftragte Studie „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022“ [6] prognostiziert einen jährlichen Anstieg der Güterverkehrsleistung, insbesondere auf der Straße, von ca. 1,2 % p.a. bis ins Jahr 2050. Hingegen wird in der „Verkehrsverflechtungsprognose 2030“ [7] für das Transportaufkommen auf der Straße nur ein Wachstum von 0,8 % bis ins Jahr 2030 vorhergesagt, für das Saarland gar nur ein Wachstum des Güterverkehrs von 0,2 %. Gleichzeitig wird die Gesamtverkehrsmenge im Saarland abnehmen.

Insofern wird mit dem Ansatz der Straßenbaubehörde im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung eine ungünstige Entwicklung den weiteren Berechnungen zugrunde gelegt.

Für den hier betrachteten Zeitraum von der Verkehrszählung 2023 bis zum Prognosehorizont 2040 wird somit mit einem Gesamtzuwachs des Schwerverkehrs von 18,4 % kalkuliert.

Bei diesem Prognose Nullfall 1 wird davon ausgegangen, dass sich eine Nachnutzung am Standort des FORD-Werkes realisiert, welche Verkehre in gleicher Menge und Auftretenszeitpunkt erzeugt wie heute im Bestand. Entsprechend werden keine Veränderungsbelastungen berücksichtigt.

Veränderungsbelastungen werden jedoch aus dem geplanten Betrieb des von Amprion geplanten neuen Umspannwerkes berücksichtigt. Dieses wird in den nächsten Jahren realisiert und wird über die Straße „Beim Umspannwerk“ verkehrlich angebunden. Das Verkehrsaufkommen eines Umspannwerkes ist sehr gering. Es kann in den drei Spitzenstunden (morgens, mittags, nachmittags) von betrieblichen Fahrten von 2 Pkw/h in vorgenannten Zeiten ausgegangen werden.

6.2 Prognose Nullfall 2 – 2040

Der Prognose Nullfall 2 berücksichtigt die allgemeine Verkehrsentwicklung und die Verkehre des neuen Umspannwerkes (Amprion GmbH) analog des Prognose Nullfalls 1. Abweichend davon wird jedoch im Prognose Nullfall 2 auf eine allgemeine gewerblich-industrielle Nachnutzung des FORD-Werkes abgestellt.

Am Standort des FORD-Werkes wird ein GI-Gebiet angenommen. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen derartiger Gebietsnutzungen wird über Literaturkennwerte (Bosserhoff) [1] bestimmt.

Es wird von einer Beschäftigten-Dichte von 60 Beschäftigte/ha Brutto-Grundstücksfläche ausgegangen. Dieser liegt über dem Mittelwert der für GI-Flächen angegebenen Bandbreite von 10-100 Beschäftigte/ha Bruttobaulandfläche. Die resultierende Mitarbeiterzahl beträgt danach ca. 7.500 (im Vergleich heute: ca. 5.900). Dies bedeutet eine Zunahme der Mitarbeiterverkehre um ca. 27 %. Für die Wirtschafts- und Güterverkehre kann nach Bosserhoff [1] bei nicht durch Logistik geprägter Nutzung von einem unveränderten Verkehrsaufkommen ausgegangen werden.

Vergleichend zu einer GI-Nutzung mit vollständiger Logistik-Nutzung ist das Verkehrsaufkommen im Schwerverkehr zwar deutlich höher, jedoch sind die Mitarbeiterverkehre deutlich geringer. Die verkehrstechnisch am Knoten 1 relevanten Gesamtverkehre sind gemäß durchgeführter Vergleichsrechnungen bei Logistiktutzung geringer. Mit der getroffenen Annahme eines allgemeinen GI wurde somit der verkehrstechnisch ungünstigere Ansatz gewählt.

Die zusätzlichen Verkehre wurden den betrachteten Straßen hinzuaddiert. Grundlage der Umlegung waren die beiden für diesen Bereich vorliegenden Verkehrsuntersuchungen (Schweitzer 2020, Hupfer 2018) [13, 14].

6.3 Prognose Nullfall 3 – 2027

Als Prognosehorizont für die Umsetzung der Erschließung und baurechtlich zulässigen Nutzungen wird das Jahr 2027 angenommen. Der Prognose Nullfall 3 betrachtet wiederum die allgemeine Verkehrserhöhung für den Schwerverkehr in Höhe von + 1,0 % im Prognosezeitraum 2023 bis 2027.

Darüber hinaus werden die dann parallel in Ausführung befindlichen baulichen Maßnahmen des Umspannwerkes der Amprion GmbH berücksichtigt. Die zu erwartenden Baustellenverkehre wurden mit Amprion GmbH abgestimmt. Danach ist in der Phase der Fundament-Betonagen ein Maximum an Kfz-Verkehren zu erwarten. Die abgestimmten und verifizierten Verkehre betragen danach

- Ca. 60 Pkw-Fahrten / 24 Std (LV)
- Ca. 160 Lkw-Fahrten / 24 Std (SV)

Verkehrsverteilung

Die Güterverkehre werden über Knoten K1 abgeleitet. Es erfolgt eine Verteilung analog der Bestandsbelastung:

- 5 % B 269 aus und in Richtung Norden (Saarwellingen, Nalbach)
- 95 % B 269 aus und in Richtung Süden (Autobahn A8)

6.4 Prognose Planfall 1 – 2040

Der Prognose Planfall 1 mit dem Planungshorizont 2040 basiert auf den Werten des Prognose Nullfalls 1. Die Verkehre nach maximaler realistischer Ausnutzung der bauplanungsrechtlich zulässigen Nutzungen im Projektgebiet sind zu berücksichtigen.

Die projektbezogenen Bebauungspläne ermöglichen eine Nutzung des Standortes für die CO2-arme Herstellung von Stahl. Es müssen deshalb die Verkehre im Schwer- und Leichtverkehr für diese konkrete Nutzung festgestellt und auf die Straßen und Knotenpunkte umgelegt werden.

Zur Feststellung des spezifischen Verkehrsaufkommens von Betrieben einer den Festsetzungen entsprechenden Stahlproduktion wurden in einem ersten Schritt konkrete branchenspezifische Nutzungsdaten eingeholt, die in der Folge fachgutachterlich anhand der Literatur und weiterer Analogieschlüsse plausibilisiert wurden.

Eine realistische Ausnutzung der planerischen Festsetzungen stellt insbesondere eine Werkserweiterung der Dillinger Hütte oder mit ihr verbundener Unternehmen dar, weshalb ein großer Anteil betrieblich notwendiger Infrastruktur und Mitarbeiterschaft bereits vorhanden sind. Entsprechend ist von einer geringeren Verkehrserzeugung auszugehen als bei neuen Stahlwerken auf der „grünen Wiese“. Besucher- und Geschäftsverkehre sind aus vorgenanntem Grund vernachlässigbar, da sie bei dieser Gebietsnutzung von untergeordneter Größe sind.

6.4.1 Verkehrserzeugung

Verkehrserzeugung Mitarbeiterverkehre

Langfristig wird die heutige Stahlproduktion auf die „CO2-arme Stahlproduktion“ umgestellt. Deshalb ist prognostisch im Zuge der Realisierung der beiden Bebauungspläne kein Zuwachs von Mitarbeitern zu erwarten, da diese voraussichtlich überwiegend vom heutigen in das neue Werk migrieren werden. In einer Übergangsphase werden jedoch beide Teile der Stahlproduktion in Betrieb sein. Ein Mitarbeiterzuwachs ist somit zu berücksichtigen. Da die dadurch erzeugte Verkehrszunahme gutachterlich untersucht wird, kommt es nicht auf die zeitliche Dauer dieses Zuwachses an.

Nach branchenspezifischen Nutzungsinformation sind für eine CO2-arme Stahlproduktion, wie sie mit den beabsichtigten Festsetzungen ermöglicht wird, insgesamt rund 300 Mitarbeiter notwendig. Davon sind ca. 80 % der Mitarbeiter im 3-Schicht-Betrieb (zus. Wechselschichten) und ca. 20 % Mitarbeiter im Normalbetrieb tätig.

Vergleicht man die Verkehrserzeugung mit einer GI-Nutzung gemäß Literatur [1] so ist bei Zugrundelegung der unteren Grenze für GI-Gebiete mit einer Mitarbeiteranzahl von ca. 50 ha x 10 Mitarbeiter/ha = 500 Mitarbeiter zu rechnen. Die geringe Mitarbeiteranzahl in der hier angesetzten Größenordnung ist mit den zu erwartenden und planerisch gewollten Synergien zwischen bestehendem und geplante Stahlwerk erklärbar.

Bei der Quantifizierung der planbedingten Auswirkungen auf den Verkehr sollte man dennoch auf der sicheren Seite Zuschläge vornehmen. Es wird deshalb von einem verdoppelten Mitarbeiterzuwachs in der Phase des Parallelbetriebs ausgegangen:

Rd. 300 Mitarbeiter x 2 → **rd. 600 Mitarbeiter** und damit von einem vorsorglich höheren Wert als nach der Literatur mindestens gefordert.

Die Verteilung der Mitarbeiterverkehre erfolgt gemäß dem analog zum bestehenden Werk zu erwartenden Schichtbetrieb. Dies stellt in Bezug auf die verkehrliche Belastung umliegender Verkehrsanlagen auch den ungünstigeren Fall dar. Durch Berücksichtigung eines Wechselschichtbetriebs wird der betroffene Knotenpunkt KP2 am ungünstigsten belastet. Bei der Verkehrserzeugung wird von einem sehr hohen motorisierten Individualverkehr (Pkw-Nutzung) in einer Größe von 90 % ausgegangen. Unter Berücksichtigung eines ebenfalls sehr konservativen Ansatzes eines Besetzungsgrades von 1,05 Personen/Pkw (Literatur [1] Besetzungsgrad 1,1) ergeben sich für die Verkehrsverteilung **710 Pkw-Fahrten/d** im Quell- und Zielverkehr.

Güterverkehre

Gemäß branchenspezifischen Nutzungsinformationen sind Güterverkehre (Schwerverkehre SV) von rd. 350 Lkw/d bzw. rd. 700 Lkw-Fahrten/d (Quell- und Zielverkehr) zu erwarten. Sie sollen planerisch über das neue Tor 6 an den Knoten 1 (Beim Umspannwerk / B269) angebunden werden.

Der Abgleich mit Literaturwerten [1] ergibt für

- Ansatz 1 über die Nettobaulandfläche (5–45 Lkw-Fahrten/ha)
Hieraus ermittelt sich bei ca. 45 ha Nettobaulandfläche eine Bandbreite von 225 – 2.000 Lkw-Fahrten/d
- Ansatz 2 über die Beschäftigtenzahl (1,1 Lkw-Fahrten/Beschäftigten für Metallindustrie)
Hieraus ermittelt sich bei 300 Beschäftigten ein Wert von 330 Lkw-Fahrten/d
600 Beschäftigten ein Wert von 660 Lkw-Fahrten/d

Aufgrund der spezifischen Situation eines Sondergebiets für eine „CO2-arme Stahlproduktion“, welches im Verbund mit einem bestehenden Stahlwerk arbeitet, ist mit einem geringeren Lkw-Verkehrsaufkommen zu rechnen, als dies bei Neustandorten der Fall ist. **Der Ansatz von rd. 700 Lkw-Fahrten/d ist deshalb plausibel und wird bei der Verkehrsverteilung berücksichtigt (Anlage 4.1).**

Die Zu- und Abfahrten im Tagesgang sind in Anlage 4 dargestellt. Sie treten im Zeitraum von 6 bis 22 Uhr zu Zwecken des Transports von Schrott, Staub und Material für den Aufbereiter auf.

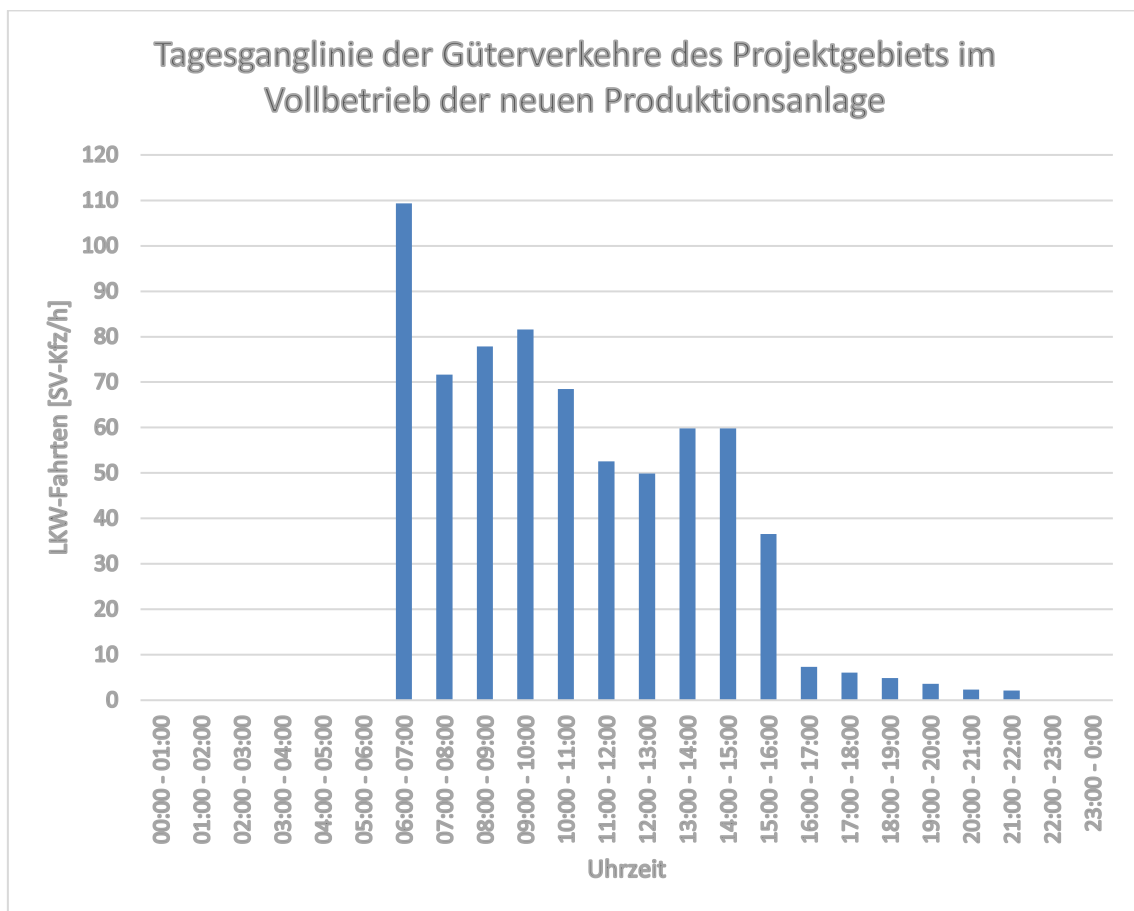


Abbildung 9: Tagesganglinie der Lkw-Fahrten (SV) des Projektgebiets (Quelle Dillinger Hütte)

Gesamtverkehre aus Projektgebiet

Bei der Verkehrsumlegung werden folgende Verkehre berücksichtigt:

Mitarbeiterverkehr:	710 Pkw-Fahrten/d
Güterverkehr:	700 Lkw-Fahrten/d
Gesamtverkehr:	1.410 Kfz-Fahrten/d

6.4.2 Verkehrsverteilung

Die Güterverkehre sollen über Knoten K1 abgeleitet werden. Es erfolgt eine Verteilung analog der Bestandsbelastung, da diese plausibel sind und keine Hinweise auf eine sich verändernde Verteilung gegeben sind:

- 5 % B 269 aus und in Richtung Norden (Saarwellingen, Nalbach)
- 95 % B 269 aus und in Richtung Süden (Autobahn A8)

Die Beschäftigtenverkehre werden über den Knoten K2 abgeleitet. Es erfolgt eine Verteilung analog den Anteilen in der „Verkehrstechnischen Überprüfung von Knotenpunkten im Zuge der Ortsumgehung B51 Saarlouis/Roden“ [16]. Dies wird mit der zu erwartenden unveränderten Mitarbeiterstruktur begründet. Auch liegen keine zu erwartenden Veränderungen in der Region vor, welche auf eine andere Mitarbeiterherkunft und Routenwahl schließen lassen. Die Verteilung wird somit wie folgt abgeleitet:

Am Knoten K2, Tor 4 / L174 (Saarlouiser Straße)

- 70 % Saarlouiser Straße aus und in Richtung Autobahn A8
- 30 % Saarlouiser Straße aus und in Richtung KVP, Innenstadt Dillingen

Weitergehend am Kreisverkehr Saarlouiser Straße / Merziger Straße / Uferstraße

- 43 % Saarlouiser Straße aus und in Richtung Diefflen und Nalbach
- 48 % Merziger Straße aus und in Richtung Innenstadt Dillingen
- 9 % Uferstraße

6.4.3 Knotenstrombelastungen am Knoten 1 – Beim Umspannwerk / B 269

Die berechnete Verkehrsmatrix der am stärksten belasteten Mittagsspitzenstunde zeigt nachfolgende Abbildung.

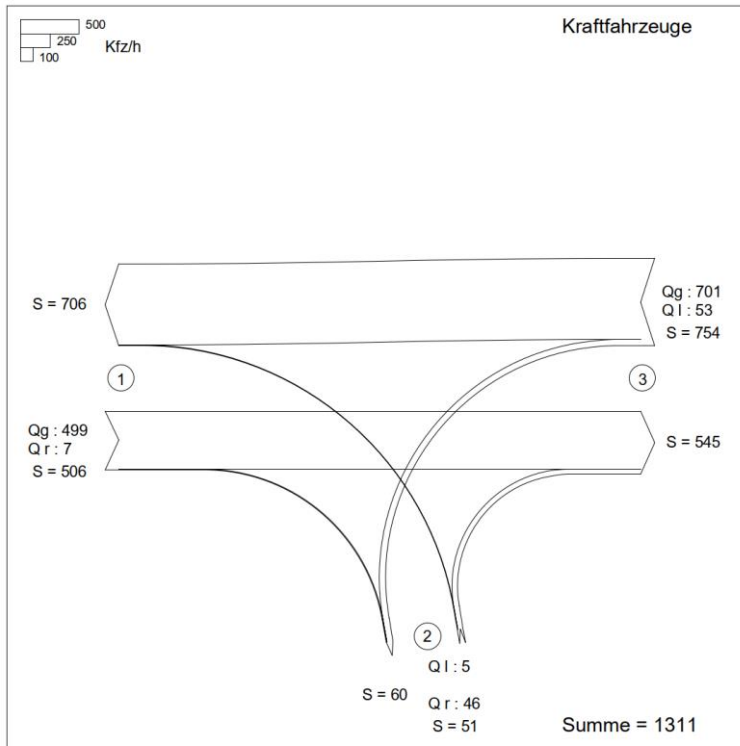


Abbildung 10: Verkehrsmatrix im Prognose Planfall 1 (Mittagspitze 13:30 - 14:30)

(Qg = Verkehr gerade aus, Ql = Verkehr links ein-/abbiegend, Qr = Verkehr rechts ein-/ abbiegend)

6.5 Prognose Planfall 2 - 2040

Der Prognose Planfall 2 mit dem Planungshorizont 2040 basiert auf den Werten des Prognose Nullfalls 2. Die Verkehre nach maximaler realistischer Ausnutzung der bauplanungsrechtlich zulässigen Nutzungen im Projektgebiet sind zu berücksichtigen.

6.5.1 Verkehrserzeugung

Die Verkehrserzeugung der Verkehre des Projektgebiets entspricht dem des Prognose Planfalls 1.

Gesamtverkehre aus Projektgebiet

Bei der Verkehrsumlegung werden folgende Verkehre berücksichtigt:

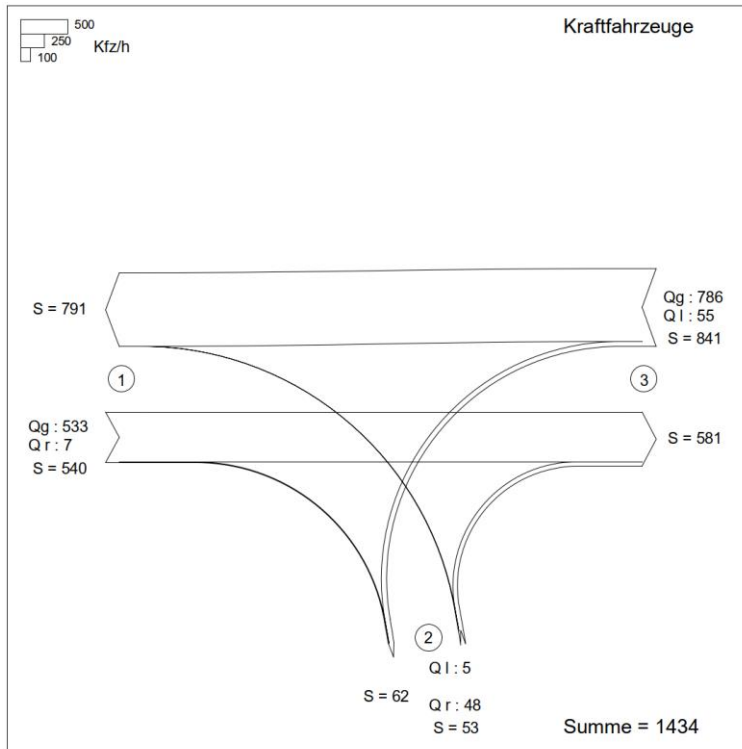
Mitarbeiterverkehr:	710 Pkw-Fahrten/d
Güterverkehr:	700 Lkw-Fahrten/d
Gesamtverkehr:	1.410 Kfz-Fahrten/d

6.5.2 Verkehrsverteilung

Die Verkehrsverteilung der Verkehre des Projektgebiets entspricht dem des Prognose Planfalls 1.

6.5.3 Knotenstrombelastungen am Knoten 1 – Beim Umspannwerk / B 269

Die berechnete Verkehrsmatrix der am stärksten belasteten Mittagsspitzenstunde zeigt nachfolgende Abbildung.



Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Abbildung 11: Verkehrsmatrix im Prognose Planfall 2 (Mittagspitze 13:30 – 14:30)

(Qg = Verkehr gerade aus, Ql = Verkehr links ein-/abbiegend, Qr = Verkehr rechts ein-/ abbiegend)

6.6 Prognose Planfall 3 –2027

Der Prognose Planfall 2 mit dem Planungshorizont 2027 basiert auf den Werten des Prognose Nullfalls 3 – 2027. Aus dem Projektgebiet sind die Verkehre in der Bauphase zu berücksichtigen.

6.6.1 Verkehrserzeugung

In der Bauphase müssen sowohl die Mitarbeiterverkehre als auch die Baustellen-Schwerverkehre berücksichtigt werden. Bei der Berechnung der Verkehrserzeugung wird auf branchenspezifische Nutzungsangaben abgestellt, die fachgutachterlich plausibilisiert wurden. Beim flächenhaften Erdbau konnte dagegen zusätzlich auf die aktuellen Erkenntnisse eines ähnlichen Bauvorhabens auf der Fläche des ehemaligen Kraftwerks Ensdorf/Saar zurückgegriffen werden.

Die im Rahmen der Planrealisierung notwendigen Baumaßnahmen können in zwei Bauphasen gegliedert werden. In der Phase 1 erfolgt eine Baureifmachung, während dieser ein flächenhafter Erdbau betrieben werden muss. Es wird eine Terrassierung des Geländes notwendig werden. Entsprechend einem prognostischen Terrassierungskonzept wird ein Massenüberschuss von ca. 150.000 m³ entstehen, der nicht wieder eingebaut werden kann und außerhalb des Baufeldes der

Wiederverwertung oder Deponierung zugeführt werden muss. In der Folge ist von einer sehr hohen täglichen Anzahl von Erdmassentransporten auszugehen (vgl. sogl. unter „Baustellenverkehre“).

In der Phase des Hochbaus und der Infrastrukturherrichtung sind dagegen mehr Mitarbeiter auf der Baustelle und die täglichen Bautransporte bleiben gegenüber dem flächenhaften Erdbau zurück.

Mitarbeiterverkehre

Aus Gründen der Baustellensicherheit und -logistik sollen keine Mitarbeiterverkehre aus dem Baustellenbetrieb in das Projektgebiet einfahren. Sie sollen auf gewerblichen Flächen (Alfred-Nobel-Straße) östlich der B269 parken und mit Shuttle-Bussen in das Werksgelände gebracht werden. Insoweit wird fachlich mit je 16 ein- und ausfahrenden Bussen in den Schichtwechselstunden (6:00 – 7:00 Uhr und 17:00 – 18:00 Uhr) gerechnet. Die Mitarbeiterverkehre des bestehenden Werks sind hiervon nicht betroffen und bleiben unverändert.

Baustellenverkehre

Maßgebend sind die Erdmassentransporte aus dem Projektgebiet zum Knoten K1 Beim Umspannwerk / B 269. Die aus dem vorgenannten Terrassierungskonzept ermittelten 150.000 m³ Überschussmassen werden mit einem Sicherheitszuschlag belegt und mit 200.000 m³ angesetzt. Diese Mengen führen zu einem Verkehrsaufkommen von bis zu je 36 ein- und ausfahrenden Baustellen-LKW je Stunde.

- an 10 Stunden pro Tag (6:00 – 16:00 Uhr)
- an 5 Tagen pro Woche (Montag – Freitag)
- über einen Zeitraum von ca. 10 Wochen

Sondertransporte wie bspw. die Anlieferung von Transformatoren oder anderer Bauteile sind singuläre Ereignisse und spielen aufgrund des seltenen und unregelmäßigen Vorkommens für diese Untersuchung keine Rolle.

6.6.2 Verkehrsverteilung

Die Shuttlebus-Verkehre werden über Knoten K1 abgeleitet. Es erfolgt folgende Verteilung:

- 100 % B 269 aus und in Richtung Norden (Saarwellingen, Nalbach)
- 0 % B 269 aus und in Richtung Süden (Autobahn A8)

Die Verteilung mit 100 % Einfahrt Richtung Norden stellt wegen des Linkseinbiegers in die B 269 den verkehrstechnisch ungünstigsten Fall dar.

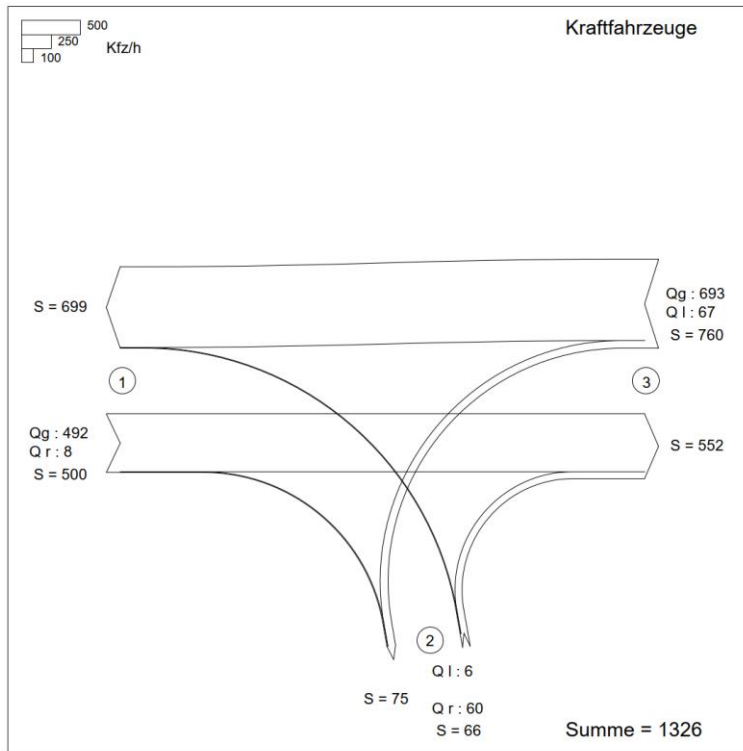
Die Lkw-Verkehre werden ebenfalls über Knoten K1 abgeleitet. Es erfolgt eine Verteilung analog der Bestandsbelastung:

- 5 % B 269 aus und in Richtung Norden (Saarwellingen, Nalbach)
- 95 % B 269 aus und in Richtung Süden (Autobahn A8)

Es liegen keine Hinweise vor, welche darauf schließen lassen, dass die Verkehrsverteilung gegenüber dem Bestand modifiziert werden müsste.

6.6.3 Knotenstrombelastungen am Knoten 1 – Beim Umspannwerk / B 269

Die berechnete Verkehrsmatrix der am stärksten belasteten Mittagsspitzenstunde zeigt nachfolgende Abbildung.



Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Abbildung 12: Verkehrsmatrix im Prognose Planfall 3 (Mittagspitze 13:30 - 14:30)

(Qg = Verkehr gerade aus, Ql = Verkehr links ein-/abbiegend, Qr = Verkehr rechts ein-/ abbiegend)

6.7 Zusammenfassung

Die Berechnungen für die Prognose Planfälle zeigen in der Mittagsspitze die jeweils höchsten Verkehrsbelastungen. Im Sinne eines vorsorglichen Ansatzes ist für die Auslegung der Verkehrsanlagen an der Betrachtungsstelle des Knotenpunktes KP 1 Beim Umspannwerk / B 269 ist der Prognose Planfall 2 mit einer gegenüber den anderen Planfällen höheren Gesamtverkehrsbelastung an diesem Knotenpunkt von rd. 1.400 Kfz/h maßgeblich.

7 Leistungsfähigkeit betroffener Knotenpunkte

Die Bewertung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten erfolgt auf der Basis des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) 2015 [2]. Für nicht signalisierte Knotenpunkte wie den KP 1 im Bestand gilt

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage			Mittlere Wartezeit [s]
Leistungsfähigkeit	QSV A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	≤ 10
	QSV B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	≤ 20
	QSV C	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.	≤ 30
	QSV D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	≤ 45
	QSV E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d. h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.	> 45
	QSV F	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.	-

Tabelle 3: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) gemäß HBS 2015 [2]

7.1 Knoten KP 1 Beim Umspannwerk / B 269

Für die erfassten Spitzenstunden wurden jeweils Berechnungen zur Leistungsfähigkeit nach dem HBS-Verfahren [2] durchgeführt.

Spitzenstunde	Morgenspitze 07:00 - 08:00	Mittagspitze 13:30 - 14:30 (Tagesspitze)	Nachmittagspitze 15:45 - 16:45
Ist-Zustand	D "noch stabil" 31,1 s	D "noch stabil" 41,6 s	C "befriedigend" 21,2 s
Prognose Nullfall 1	D "noch stabil" 36,0 s	E "instabil" 46,1 s	C "befriedigend" 23,3 s
Prognose Nullfall 2	D "noch stabil"	E "instabil" 53,7 s	C "befriedigend"
Prognose Nullfall 3	D "noch stabil"	D "noch stabil" 43,7 s	C "befriedigend"
Prognose Planfall 1	E "instabil" 52,7 s	E "instabil" 55,7 s	C "befriedigend" 28,5 s
Prognose Planfall 2	E "instabil"	E "instabil" 69,3 s	D "noch stabil"
Prognose Planfall 3	E "instabil" 45,2 s	E "instabil" 54,1 s	C "befriedigend" 24,1 s

Tabelle 4: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) in allen Szenarien mit mittlerer Wartezeit (in Sekunden s)

Der Knotenpunkt im Bestand weist heute in der Morgen- und Mittagsspitze jeweils eine Qualitätsstufe von D auf. Die Qualitätsstufe D ist als ausreichend bzw. noch stabil zu betrachten und wird in der HBS wie folgt definiert [2]:

„Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zu Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.“

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung decken sich mit den Beobachtungen vor Ort. Bereits heute müssen linkseinbiegende Kfz (insb. LKW) längere Wartezeiten in Kauf nehmen, um geeignete Zeitlücken zu finden. Daher wird vereinzelt auch in Lücken des querenden Verkehrs eingefahren, obwohl diese zu kurz sind. Dies führt zu kritischen Konflikten mit den bevorrechtigten Geradeausfahrern.

Die Berechnungen zeigen, dass sich die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs prognostisch verschlechtert. In der maßgeblichen Mittagsspitzenstunde rückt dieser in die Qualitätsstufe E. Die Qualitätsstufe E ist als instabil zu betrachten und wird wie folgt definiert [2]:

„Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.“

Es wird empfohlen, den Knotenpunkt auf die verkehrlichen Erfordernisse auszubauen. Ziel ist der Erhalt von mindestens der Qualitätsstufe D, welche im Bestand gerade noch gegeben ist (siehe dazu Kapitel 9).

7.2 Knoten KP 2 Tor 4 / L 174

Für den Knotenpunkt wurden keine Verkehrszählungen durchgeführt. Für die Feststellung der Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des signalisierten Knotens und der Querschnittsbelastungen der Merziger Straße Richtung Innenstadt werden die vorliegenden Gutachten

- „Verkehrsplanerische Begleituntersuchung „Quartier Peter Lamar“ in der Stadt Dillingen/Saar“ der Vertec GmbH [15] – Juni 2022
- „Verkehrstechnische Überprüfung von Knotenpunkten im Zuge der geplanten Ortsumgehung B51 Saarlouis-Roden – Lösungskonzept Bereich Dillinger Hütte“ der Habermehl & Follmann Ingenieurgesellschaft mbH [16] – 2020

herangezogen.

Die verkehrstechnische Beurteilung erfolgt auf der Basis der Untersuchung [16]. Die erforderlichen Kenngrößen für die schalltechnischen Berechnungen werden aus der Begleituntersuchung [15] abgeleitet. Die Ergebnisse hierzu enthält Kapitel 8.

Für den Knotenpunkt Tor 4 – L 174 Saarlouiser Straße liegen Verkehrsdaten aus der Untersuchung von Habermehl & Follmann vor [16]. Der Knotenpunkt wird nach Empfehlung des Gutachtens momentan baulich umgestaltet.

Mit dem prognostizierten Mitarbeiterzuwachs in den Prognose Planfällen 1 und 2 werden zusätzliche Verkehre erzeugt, welche am Knoten 2 die Leistungsfähigkeit beeinflussen werden. Die Untersuchung [16] basiert auf Verkehrszählungen aus dem Jahr 2016.

Die Nachweisführung der Leistungsfähigkeit beruht somit auf im Jahr 2016 erhobenen Verkehrsdaten. Zu diesem Zeitpunkt waren im Werk Dillinger Hütte 5445 Mitarbeiter beschäftigt. In den letzten Jahren ist es jedoch im Kontext betrieblicher Veränderungen zu einem stetigen Abschmelzen des Mitarbeiterstammes gekommen. Aktuell sind es rd. 4.680 Mitarbeiter und somit rd. 765 Mitarbeiter weniger als zum Zeitpunkt der Verkehrserhebungen am Tor 4.

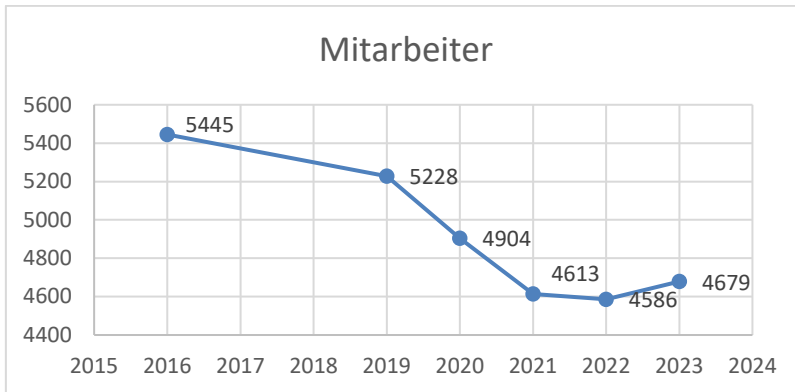


Abbildung 13: Mitarbeiterentwicklung Dillinger Hütte 2016 bis 2023

Da ein erneuter Zuwachs im Bestandswerk mit Blick auf die planerisch angestrebte Transformation prognostisch nicht absehbar ist, wird im vorliegenden Gutachten nur mit einem Zuwachs von 600 Mitarbeitern aus dem Projektgebiet mit den unter Ziffer 6.4.1 ermittelten Quell- und Zielverkehren gerechnet.

Verkehrstechnische Nachweise sind vor dem Hintergrund der geringeren Mitarbeiterzahl im Prognose Planfall 2040 (-165 Mitarbeiter) somit nicht erforderlich. Die zu erwartenden Verkehre aus dem Projektgebiet sind somit im Prognose-Planfall 2040 mit weiteren Reserven in der Untersuchung [16] berücksichtigt.

Im Ergebnis wird mit der Umsetzung der derzeitigen Umbaumaßnahmen am Knoten 2 durch den Landesbetrieb für Straßenbau eine gute Verkehrsqualität auch mit den hinzukommenden Mitarbeiterverkehren gegeben sein. Dies gilt in der Folge auch für die direkt anschließenden Knotenpunkte.

7.3 Querung der Güterverkehrsgleis nach Tor 6

Der bestehende schienengleiche, nicht gesicherte Bahnübergang im unmittelbaren Bereich des geplanten neuen Tores 6, soll aus verkehrstechnischer Sicht ebenfalls bewertet werden. Da aufgrund der fahrgeometrischen Randbedingungen (Schleppkurven bei der Kurvenfahrt des Schwerverkehrs) ein Abschnitt von ca. 40 m nicht im Gegenverkehr betrieben werden kann, muss eine Signalisierung des Verkehrs, ähnlich einer Baustellenverkehrsregelung mit Einzug eines Fahrstreifens, eingerichtet werden. Dies kann durch eine dauerhafte Einrichtung einer Lichtsignalanlage für diesen privat gewidmeten Straßenabschnitt erfolgen.

Das Verkehrsaufkommen wird entsprechend Kapitel 6.4.1 stündlich in einer Größenordnung von rd. 110 Lkw-Fahrten im Quell- und Zielverkehr zu erwarten sein. Diese werden richtungsbezogen durchaus ungleichmäßig die Engstelle befahren. Eine verkehrsabhängige Signalisierung sollte deshalb vorgenommen werden, um Rückstau in Richtung Tor 6 zu vermeiden.

Die zu erwartenden Verkehre auf der inneren Erschließungsstraße sind mit rd. 1 Lkw/Minute aus beiden Richtungen ohne Nachweis leistungsfähig abzuwickeln.

Zu betrachten ist jedoch auch die notwendige Schließzeit aus dem Betrieb des Güterverkehrsgleises. Das Güterverkehrsaufkommen heute liegt bei ca. 1 bis 2 Züge je Woche mit unter 10 Waggon. Sie passieren den Bahnübergang mit einer Geschwindigkeit von ca. 15 – 20 km/h. Entsprechend muss mit gegebenen Sperrzeiten von ca. 2-3 Minuten gerechnet werden. Diese Sperrzeiten werden sich in ihrer Dauer auch bei einer möglichen späteren Nutzung der Strecke für den ÖPNV, wegen der gefahrenen höheren Geschwindigkeiten und kürzeren Zuglänge, nicht erhöhen. Der Güterverkehr wird an dieser Stelle maßgebend bleiben.

Bei dem o. g. Schwerverkehrsaufkommen aus dem Projektgebiet ist somit mit ca. 3 wartenden Lkw vor der Signalanlage zu rechnen. Setzt man ein größtes Fahrzeug (Sattelzug) an, ergeben sich verträgliche Rückstaulängen von ca. 60 m. Die eisenbahnrechtliche Sicherung des Bahnübergangs selbst ist bei der späteren Planung im Besonderen zu berücksichtigen.

8 Verkehrliche Kennwerte Schallberechnungen

Für die schalltechnischen Berechnungen nach RLS 19 [17] sind die Kennwerte im Tagesbeurteilungszeitraum (6.00 – 22.00 Uhr) und im Nachtbeurteilungszeitraum (22.00 bis 6.00 Uhr) differenziert nach dem Gesamtverkehrs- und dem Schwerververkehrsanteil heranzuziehen. Die Betrachtung erfolgte in Abstimmung mit den Städten Dillingen und Saarlouis, den Emissionsgutachtern und der Dillinger Hütte für folgende Straßenquerschnitte:

- Querschnitt 1: L 143 Höhe Diefflen (Einmündung Primsstraße)
- Querschnitt 2a: B 269 nördlich KP1
- Querschnitt 2b: B 269 südlich KP1
- Querschnitt 3: L 174 Merziger Straße:

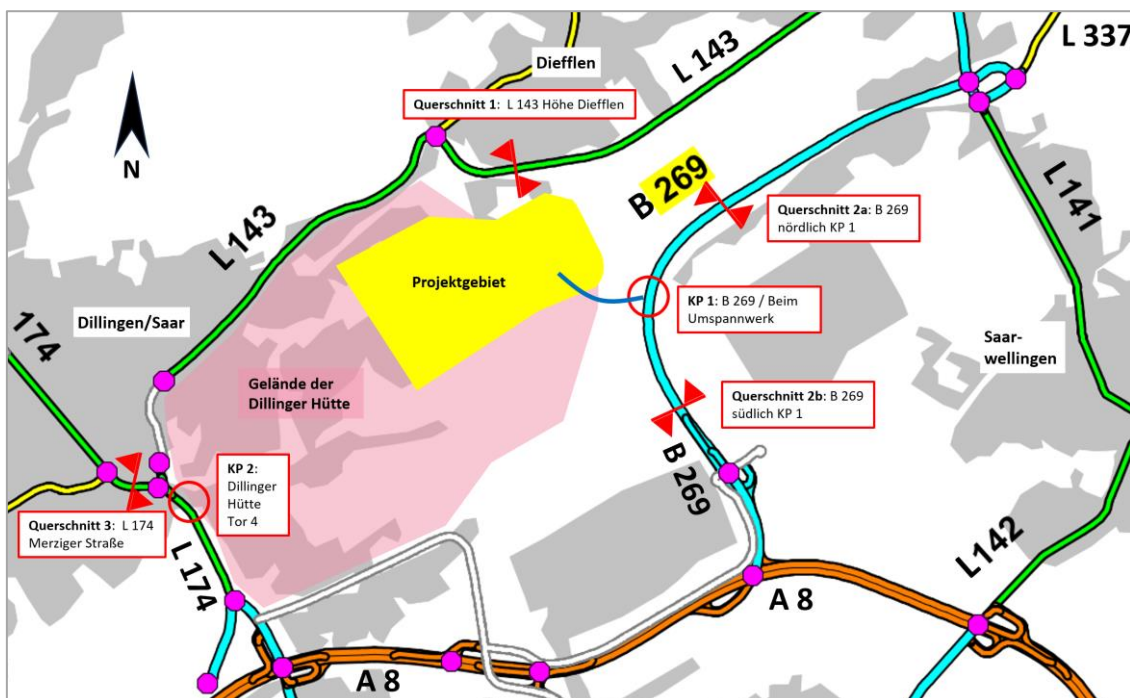


Abbildung 14: Schalltechnisch relevante Querschnitte 1 bis 3 (Kartenquelle: Straßenverkehrskarte des Saarlandes)

Für die Querschnitte 1 und 2 liegen für den IST-Zustand 2023 die im Jahr 2023 durchgeführten Zählungen (siehe Ziffer 5) vor. Für den Querschnitt 3 werden die aktuellen Zählungen aus der „Verkehrsplanerischen Begleituntersuchung „Quartier Peter Lamar“ in der Stadt Dillingen/Saar“ der Vertec GmbH [15] vom Juni 2022 verwendet. Dies wird als IST-Zustand 2023 in diese Untersuchung aufgenommen.

Prognose Nullfälle 2040

In der Untersuchung [15] wurden prognostisch die Veränderungsbelastungen durch das innerstädtische Entwicklungsbiet mit einem Prognosehorizont 2030 ermittelt. Aufgrund des unterschiedlichen Prognosehorizontes (2030 gegenüber 2040) werden bei der Berechnung des Prognose Nullfalls 1 und Prognose Nullfalls 2 weitere 10 Jahre allgemeine Verkehrserhöhung im Schwerverkehr (+10%) hinzuaddiert. Für den Prognose Nullfall 3 mit Prognosehorizont 2027 sind dies (+3%). Relevante Veränderungsbelastungen aus der Nachnutzung des Ford-Geländes und dem Bau des Umspannwerkes der Amprion GmbH sind an diesem Querschnitt nicht zu erwarten. Somit sind auch die beiden Prognose-Nullfälle 1 und 2 identisch.

Prognose Planfall 2040

Für die Prognose Planfälle 2040 werden die täglichen Gesamtverkehre aus der Mitarbeiterentwicklung des Projektgebiets addiert. Diese betragen 710 Pkw-Fahrten/d (siehe Ziffer 6.4.1). Weitere Einflüsse aus der Abwicklung der Schwerverkehre über die B 269 sind an diesem Querschnitt nicht zu erwarten, weshalb auch die Prognose-Planfälle 1 und 2 gleiche Verkehrszahlen ausweisen.

Die schalltechnischen Ergebnisse sind in Anlage 3 zusammengestellt. Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Gesamtübersicht nach Planfällen.

Planfall 1	Ist-Zustand (2023)		Prognose Nullfall 1 (2040)		Prognose Planfall 1 (2040)	
	-		allgemeine Entwicklungen		allg. Entwicklung und Projektgebiet	
Querschnitt	DTV [Kfz/24h]	davon SV [SV-Kfz/24h]	DTV [Kfz/24h]	davon SV [SV-Kfz/24h]	DTV [Kfz/24h]	davon SV [SV-Kfz/24h]
Querschnitt 1 L 143 Höhe Diefflen	10.877	791	11.023 (+ 146)	937 (+ 146)	11.101 (+ 78)	937 (+ 0)
Querschnitt 2a B 269 zwischen KP1 & Saarwellingen	13.208	1.670	13.515 (+ 307)	1.977 (+ 307)	13.569 (+ 54)	2.009 (+ 32)
Querschnitt 2b B 269 zwischen KP 1 & AS Ford- Werke	13.693	1.737	14.013 (+ 320)	2.057 (+ 320)	14.701 (+ 688)	2.719 (+ 662)
Querschnitt 3 L 174 Merziger Straße	11.640	657	11.950 (+ 310)	740 (+ 83)	12.052 (+ 102)	740 (+ 0)
			Differenz jeweils zu Ist-Zustand		Differenz jeweils zu Prog. Nullfall 1	

Tabelle 5: Schalltechnische Ergebnisse Planfall 1

Planfall 2	Ist-Zustand (2023)		Prognose Nullfall 2 (2040)		Prognose Planfall 2 (2040)	
	-		allgemeine Entwicklungen		allg. Entwicklung und Projektgebiet	
Querschnitt	DTV [Kfz/24h]	davon SV [SV-Kfz/24h]	DTV [Kfz/24h]	davon SV [SV-Kfz/24h]	DTV [Kfz/24h]	davon SV [SV-Kfz/24h]
Querschnitt 1 L 143 Höhe Diefflen	10.877	791	11.023 (+ 146)	937 (+ 146)	11.101 (+ 78)	937 (+ 0)
Querschnitt 2a B 269 zwischen KP1 & Saarwellingen	13.208	1.670	13.805 (+ 597)	1.977 (+ 307)	13.858 (+ 53)	2.009 (+ 32)
Querschnitt 2b B 269 zwischen KP 1 & AS Ford- Werke	13.693	1.737	14.303 (+ 610)	2.057 (+ 320)	14.990 (+ 687)	2.719 (+ 662)
Querschnitt 3 L 174 Merziger Straße	11.640	657	11.950 (+ 310)	740 (+ 83)	12.052 (+ 102)	740 (+ 0)
			Differenz jeweils zu Ist-Zustand		Differenz jeweils zu Prog. Nullfall 2	

Tabelle 6: Schalltechnische Ergebnisse Planfall 2

Planfall 3	Ist-Zustand (2023)		Prognose Nullfall 3 (2027)		Prognose Planfall 3 (2027)	
	-		allgemeine Entwicklungen		allg. Entwicklung und Projektgebiet	
Querschnitt	DTV [Kfz/24h]	davon SV [SV-Kfz/24h]	DTV [Kfz/24h]	davon SV [SV-Kfz/24h]	DTV [Kfz/24h]	davon SV [SV-Kfz/24h]
Querschnitt 1 L 143 Höhe Diefflen	10.877	791	10.901 (+ 24)	815 (+ 24)	10.951 (+ 50)	815 (+ 0)
Querschnitt 2a B 269 zwischen KP1 & Saarwellingen	13.208	1.670	13.259 (+ 51)	1.721 (+ 51)	13.370 (+ 111)	1.825 (+ 104)
Querschnitt 2b B 269 zwischen KP 1 & AS Ford- Werke	13.693	1.737	13.745 (+ 52)	1.789 (+ 52)	14.640 (+ 895)	2.630 (+ 841)
Querschnitt 3 L 174 Merziger Straße	11.640	657	11.660 (+ 20)	677 (+ 20)	11.660 (+ 0)	677 (+ 0)
			Differenz jeweils zu Ist-Zustand		Differenz jeweils zu Prog. Nullfall 3	

Tabelle 7: Schalltechnische Ergebnisse Planfall 3

9 Maßnahmen

9.1 Allgemeines

Im Rahmen der Bauleitplanung ist die gesicherte Erschließung nachzuweisen. In Bezug auf die Verkehrsanlagen bedeutet dies, dass die genutzte äußere Erschließung den mit dem Projektgebiet einhergehenden Anforderungen gerecht wird. Dies gilt bei Verkehrsanlagen sowohl in Bezug auf die Leistungsfähigkeit als auch auf die geometrischen und baulichen Bedingungen.

Für das Projektgebiet wurde der Knoten K1 Beim Umspannwerk / B 269 als nicht leistungsfähig für die prognostizierten Verkehre festgestellt. Es sind Ertüchtigungsmaßnahmen vorzunehmen, welche in Varianten nachfolgend geprüft werden. Darüber hinaus ist die öffentliche Erschließungsstraße hinsichtlich ihres Ausbauquerschnitts und Oberbaus nachfolgend zu bewerten.

Nachgewiesen wurde, dass die zusätzlich in der Phase des Parallelbetriebs zu erwartenden Mitarbeiterverkehre am Knoten 2 (Tor 4 / L 174) bereits früher an diesem Knotenpunkt erfasst wurden und durch die aktuellen Maßnahmen des Landesbetriebs für Straßenbau in diesem Bereich, eine gute Verkehrsqualität für den betrachteten Prognosehorizont gegeben ist. Insofern werden an dieser Stelle keine weiteren Maßnahmen notwendig.

9.2 Maßnahmen am Knoten KP 1

9.2.1 Beurteilung des Bestands

Die Bundesstraße 269 entspricht ihrem Ausbaugrad nach der Entwurfsklasse 2 (EKL 2) nach RAL [3]. Im betreffenden Streckenabschnitt ist sie einbahnig zweistreifig ausgeführt und weist eine Fahrbahnbreite von ca. 11,25 m (ca. 3,75 m pro Fahrstreifen zzgl. beidseitiger Randstreifen) auf. Die Straße „Beim Umspannwerk“ kann keiner Entwurfsklasse nach RAL zugeordnet werden. Sie entspricht einem Verkehrsweg der Kategorie ES V nach RIN [4] bzw. RaSt06 [18] und weist im untergeordneten Knotenarm eine Breite von mehr als 6,45 m auf.



Abbildung 15: Ansicht des Knotenpunkts (Blickrichtung: in Straße "Beim Umspannwerk")

Im Bestand ist bereits ein Linksabbiegestreifen entsprechend des Linksabbiegetyps LA 2 nach RAL [3] angelegt. Der Streifen ist 3,25 m breit. Die Länge der Aufstellstrecke und der Verzögerungsstrecke beträgt jeweils 25 Meter. Der Rechtsabbieger kann in die Straße „Beim Umspannwerk“ mittels eines ca. 75 m langen Rechtsabbiegekeils einfahren, welcher aber nicht dem eigentlich vorgesehenen Rechtsabbiegetyp RA 3 entspricht. Die untergeordnete Zufahrt kann keinem Zufahrtstyp nach RAL zugeordnet werden. Hier ist mindestens der Zufahrtstyp KE 6 notwendig.

Trotz der Lage in einer Kurve mit einem Radius von ca. 800 Metern können die einbiegenden Fahrzeuge die Bundesstraße in beiden Richtungen auf je 200 m Länge überblicken. Somit sind die Anfahrtsichtweiten am Knotenpunkt ausreichend.

Im Vergleich zu einem richtlinienkonformen Ausbau nach RAL weist der Knotenpunkt in seiner heutigen Form folgende Defizite auf:

- Es fehlt ein baulich angelegter Tropfen in der untergeordneten Zufahrt.

- Es fehlen vorfahrtsregelnde Verkehrszeichen (Vz 205 oder 206 nach StVO) in der untergeordneten Zufahrt.
- Die Fahrbahnmarkierung (Randlinien, Haltlinie, gestrichelte Leitlinie) fehlen oder sind stark abgenutzt.



Abbildung 16: Ansicht des Knotenpunkts (Blickrichtung: in Richtung B 269 Fahrtrichtung A 8)

9.2.2 Varianten der Ertüchtigung

9.2.2.1 Variante 1: Kreisverkehrsplatz

Grundsätzlich kann der plangleiche Knotenpunkt zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut werden. Allerdings sollen gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (FGSV, 2006), Abs. 2.1.2, „Kreisverkehre (...) nicht zur Anwendung kommen, wenn wegen der Funktionen der zu verknüpfenden Straßen eine gleichrangige Verbindung unzweckmäßig ist.“

Im vorliegenden Fall handelt es sich um die Verknüpfung einer Bundesstraße der EKL 2 mit regionaler Bedeutungsfunktion und einer nicht klassifizierten Erschließungsstraße für Gewerbe- und Industriebetriebe. Es besteht somit ein erheblicher Unterschied in der verkehrlichen Bedeutung der betreffenden Straßen.

Das Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren führt weiter aus (Abs. 2.1.2): „Die Verkehrsstärke in den schwächer belasteten Knotenpunktzufahrten soll bei Einmündungen mindestens 10 % (...) der Gesamtbelastung des Knotenpunktes betragen.“ Der Anteil der Verkehrsstärke der Knotenpunktzufahrt „Beim Umspannwerk“ an der Gesamtbelastung beträgt hier zwischen 3,6 % (im Bestand und Planfall 2) und 6,1 % (Planfall 3).

Daher ist die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes aus verkehrstechnischen Gründen nicht zu empfehlen. Auch die zu erwartenden Kosten, die erforderliche Bauzeit und die damit einhergehenden negativen Auswirkungen auf Verkehr und Umweltbelange sprechen gegen diese Variante.

9.2.2.2 Variante 2: Lichtsignalanlage

Variante 2 sieht den Betrieb des Knotenpunkts mithilfe einer Lichtsignalanlage vor. Der wesentliche Vorteil dieser Lösung ist, dass durch den Signalzeitenplan jedem Strom eine optimale Freigabezeit zugewiesen werden kann und damit auch ungleichmäßig belastete Einmündungen sicher und leistungsfähig betrieben werden können.

Es wird geprüft, inwieweit bauliche Umbaumaßnahmen notwendig sind. Dabei liegen die Vorgaben der RAL [3] und RiLSA [11] für die Anlage von Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen zugrunde.

Auf Anlagen des Fuß- und Radverkehrs kann hier aufgrund des generellen Fehlens solcher Anlagen im Umfeld des Knotenpunkts sowie der aktuell und zukünftig nicht vorhandenen Nachfrage an dieser Stelle verzichtet werden.

Die RAL fordert bei Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage den Linksabbiegetyp LA 1. Entsprechend Abschnitt 4.3 ist im Bestand der Typ LA 2 ausgeführt. Die Haltlinie wird um ca. 8 m nach hinten versetzt, um keine Konfliktflächen mit linkseinbiegenden Kfz zu erhalten. Die Breite des Linksabbiegestreifens beträgt 3,25 m und wird beibehalten. Die Aufstellstrecke wird mit einer Länge von 25 m bemessen und ist länger als der maßgebende, nach HBS ermittelte 90-prozentige Rückstau von 24 m. Die Verzögerungsstrecke wird mit einer Länge von 30 m bemessen. Die Gesamtlänge des zur Verfügung stehenden Rückstauraums beträgt somit ca. 55 m und bietet eine Aufstellfläche für mindestens drei Schwerverkehrsfahrzeuge. Dazu ist es notwendig, dass der bestehende Linksabbiegestreifen um 10 m nach hinten verlängert wird. Dies kann rein durch eine Änderung der Sperrflächenmarkierung erreicht werden. Eine Änderung des asphaltierten Bereichs ist nicht erforderlich.

Der vorhandene Rechtsabbiegestreifen entspricht bereits dem Rechtsabbiegetyp RA 2 und wird daher beibehalten. Die Länge der Aufstellfläche ist für den berechneten Rückstau ausreichend. Die Befahrbarkeit für den Schwerverkehr ist gewährleistet.

Aus dem Rechtsabbiegetyp RA 2 bedingt sich entweder der Zufahrtstyp KE 1 oder KE 2. Die Zufahrtstypen unterscheiden sich grundsätzlich in der Anzahl der Fahrstreifen. Hier sind zwei Untervarianten denkbar:

- Untervariante a) – Mischfahrstreifen für Rechts- und Linkseinbieger:
Die Ströme werden auf einem Mischfahrstreifen geführt und dementsprechend auch in einer gemeinsamen Signalphase freigegeben. Vorteil dieser Variante ist, dass keine baulichen Maßnahmen für die Anlage einer zweiten Spur notwendig sind. Der bestehende Fahrbahnrand bleibt unverändert.



Abbildung 17: KP 1; Untervariante a) mit Mischfahrstreifen in der untergeordneten Zufahrt

- Untervariante b) – zwei Fahrstreifen in der untergeordneten Knotenpunktzufahrt (je einer für Links- und Rechtseinbieger): Die Ströme werden auf getrennten Fahrstreifen geführt. Es ist die Anlage einer zweiten Spur notwendig. Die Länge der Aufweitung richtet sich nach der erforderlichen Rückstaulänge der Ströme. Diese können unabhängig voneinander freigegeben werden.



Abbildung 18: KP1; Untervariante b) mit zwei Fahrstreifen in der untergeordneten Zufahrt

Für beide Varianten wurden Signalzeitenpläne erarbeitet und die Leistungsfähigkeit in der Mittagsspitzenstunde des Prognose Planfalls 2 als höchstbelastetes Stundenintervall aller Planfälle bestimmt (Anlagen 5.9 und 5.10).

Für Untervariante a) wurden folgende Parameter festgelegt bzw. bestimmt:

- Umlaufzeit = 60 s
- QSV (gesamter Knoten) = B „gut“
- mittlere Wartezeit aller Ströme: 18,8 s
- Wartezeit des untergeordneten Mischstroms: 27,7 s

Für Untervariante b) wurden folgende Parameter festgelegt bzw. bestimmt:

- Umlaufzeit = 48 s
- QSV (gesamter Knoten) = B „gut“
- mittlere Wartezeit aller Ströme: 18,8 s
- Wartezeit des untergeordneten Mischstroms: 27,7 s

Für Untervariante b) wurde ein Signalprogramm mit einer Umlaufzeit von 48 Sekunden gewählt. Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den Gesamtknoten liegt ebenfalls bei B. Die mittlere Wartezeit des untergeordneten Mischstroms beträgt 20,1 Sekunden. Die mittleren Wartezeiten aller weiteren Ströme bei unter 20 Sekunden (folglich Einzelbewertung jeweils QSV A).

9.2.3 Empfehlung

Alle Varianten sind in Bezug auf die Leistungsfähigkeit als gleichwertig einzustufen. Als Ertüchtigungsmaßnahme des Knotens sollte Variante 2 mit Untervariante a) umgesetzt werden. Die Aufwendungen für den Umbau sind gering und beschränken sich auf die Installation einer verkehrsunabhängigen Lichtsignalanlage, die Herstellung eines Tropfens in der untergeordneten Zufahrt, sowie Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen. Eine bauliche Erweiterung des Knotens ist im Gegensatz zu Untervariante b) nicht erforderlich.

9.3 Maßnahmen an der Straße Beim Umspannwerk

9.3.1 Beurteilung des Bestands

Die öffentliche Zufahrtsstraße Beim Umspannwerk bis zum Geltungsbereich der Bebauungspläne besitzt eine Länge von ca. 230 m. Die Straße ist asphaltiert und besitzt keine Randeinfassungen. Die Entwässerung erfolgt über die Schulter und somit über das Bankett.

Die Verkehrsanlage wurde vermessen. Die Ausbaubreite der Straße liegt zwischen 6,4 m und 9,85 m in den Kurvenbereichen. Im Mittel beträgt die Breite ca. 7,5 m. Für die als Gewerbestraße einzustufende Straße wird gemäß [18] eine Fahrbahnbreite von 6,5 m empfohlen. Diese Breite ist auf der ganzen Länge gegeben. Fahrbahnaufweitungen in engen Kurven sind vorhanden. Die Straße kann hinsichtlich ihrer befestigten Ausbaubreite als regelkonform zur Aufnahme der Verkehre festgestellt werden. Mit einer nur geringen stündlichen Verkehrsbelastung von unter 150 Kfz/h wird die für Gewerbestraßen dieser Funktion in [18] genannte Obergrenze von 1.800 Kfz/h bei weitem nicht erreicht.

Der Oberbau besitzt im Bestand nur in wenigen Teilbereichen Schäden. Vor dem Hintergrund, dass die Straße bereits mehrere Jahre unter überwiegend Schwerlastverkehr steht, ist das Schadenspotenzial als gering einzustufen. Die Ebenheitsanforderungen an heutige Straßen sind nicht gegeben. Für die Befahrbarkeit und Dauerhaftigkeit hat dies jedoch keine Relevanz.

Die Bankette sind aufgrund des jahrelangen Betriebs aufgehäuft, so dass in großen Teilen die Entwässerung über dieses nur eingeschränkt möglich ist. Markierungen sind nicht, oder nicht mehr vorhanden.

Die Auslegung des Oberbaus ist baugrundgutachterlich noch nicht geprüft worden. Aus Aufschlüssen im weiterführenden Projektgebiet weiß man, dass der Oberbau dort mit einem 70 cm starken HO-Schotter (Hochofenschotter) hoher Tragfähigkeit und ca. 10 cm Asphaltdecke ausgeführt ist. Es kann nach fachgutachterlicher Einschätzung aufgrund des nur geringen

Schadenpotenzials im bewerteten Straßenabschnitt davon ausgegangen werden, dass beim Bau ebenfalls HO-Schotter verwendet wurde.

Eine abschließende Bewertung der Dauerhaftigkeit der Straße und Einordnung in eine Belastungsklasse kann durch eine darauf ausgerichtete Baugrunduntersuchung erfolgen. Dies hat jedoch für den Bebauungsplan keine Relevanz und ist nur hinweisgebend für die später anstehenden Umsetzungsprozesse.

9.3.2 Empfehlung

Maßnahmen zur Vergrößerung der Verkehrsflächen bzw. des Ausbauquerschnitts der Straße sind nicht erforderlich. Es sollten folgende, von den Bauleitplänen unabhängige Unterhaltungsmaßnahmen getroffen werden:

- Ausbesserung lokaler Schäden im Asphalt
- Instandsetzen der Bankette durch Beseitigung seitlicher Ablagerungen. Hiermit wird die ordnungsgemäße Entwässerung wiederhergestellt.
- Aufbringen von Fahrbahnrandmarkierungen

10 Zusammenfassung

Die Städte Dillingen und Saarlouis planen eine städtebauliche Weiterentwicklung in ihrem jeweiligen Stadtgebiet, um eine Transformation der ansässigen Stahlindustrie zu ermöglichen. Zur bauplanungsrechtlichen Sicherung des Transformationsprozesses der Dillinger Hütte hin zu „grünem Stahl“ („CO2-arme Stahlproduktion“) auf den Gemarkungen Dillingen und Diefflen sowie Roden bedarf es der Aufstellung je eines Bebauungsplans für beide Städte. Die entsprechende CO2-arme Stahlproduktion soll im unmittelbaren Anschluss an das bestehende Werk durch Erweiterungen im Osten und Süden errichtet und betrieben werden.

Nach Prüfung der Möglichkeiten einer möglichst umfeld- und umweltverträglichen verkehrlichen Erschließung ist es vorgesehen, über ein neues Tor 6 einen neuen Verkehrsanschluss zur B 269 östlich des Projektgebiets zu realisieren. Über diesen sollen zukünftig alle Schwerverkehre sowohl in der Bauphase, wie auch in der Endphase abgewickelt werden. Die Mitarbeiterverkehre werden weiterhin über das Tor 4 an die Saarlouiser Straße angebunden.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung prüft die Auswirkungen des Vorhabens auf den Verkehr und übergibt die für die Fachgutachter Schall und Luft notwendigen Verkehrsdaten.

Auf der Basis aktueller Verkehrserhebungen wurden die bestehenden Verkehrsverhältnisse im IST-Zustand 2023 erfasst. Die Prognose Planfälle für den Prognosehorizont 2040 betrachten die Verkehrsverhältnisse nach vollständiger Nutzung des Projektgebiets. Berücksichtigung finden dabei auch die Maßnahmen der Amprion GmbH mit einem neuen Umspannwerk, eine veränderte Nutzung des FORD-Werkes oder die innerstädtische Entwicklung des Peter-Lamar-Platzes in Dillingen. Darüber hinaus werden in einem weiteren Prognose Planfall die veränderten Verkehrsverhältnisse in der Bauphase betrachtet.

Durch das Projektgebiet entstehen erhöhte Verkehrsbelastungen am bestehenden Knotenpunkt „Beim Umspannwerk / B 269“ auf Gemarkung Saarwellingen. Dieser aktuell vorfahrtgeregelt

Knotenpunkt muss aufgrund der zu erwartenden Überlastung ertüchtigt und mit einer Signalanlage ausgestattet werden. Die Ertüchtigung kann auf bereits bestehenden Verkehrsflächen erfolgen.

Die Straße Beim Umspannwerk ist in ihrem Querschnitt ausreichend ausgelegt die zukünftigen Mehrverkehre aufzunehmen. An der Straße selbst sollten betriebliche Unterhaltungsmaßnahmen an der Fahrbahn und den Banketten durchgeführt werden.

Aufgrund der Einschränkungen beim Begegnungsverkehr im Bereich der privaten Zufahrt am neuen Tor 6 muss eine Signalisierung des ca. 60 m langen Straßenabschnitts erfolgen.

Die im Gutachten prognostizierten zusätzlichen Mitarbeiterverkehre aus dem Projektgebiet werden über das bestehende Tor 4 an die L 174 angebunden. Es wird aufgezeigt, dass die Verkehre nach Abschluss der Baumaßnahme des Landesbetriebs für Straßenbau leistungsfähig abgewickelt werden können.

Mit der Untersuchung wurde zudem nachgewiesen, dass die Plangebiete im Falle des vorgeschlagenen Knotenausbaus „Beim Umspannwerk / B269“ auch hinsichtlich des Schwerverkehrs verkehrlich integriert werden können.

Aufgestellt, 28.02.2024

SCHWEITZER GmbH
Beratende Ingenieure

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'S' followed by a horizontal line and a flourish.

Dipl.-Ing. Stefan Herrmann
(Geschäftsführer)

11 Verwendete Grundlagen und Literatur

Folgende Literatur und Grundlagen wurden verwendet:

- [1] Bosserhoff, Dietmar: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung; Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (Heft 42), Wiesbaden, 2000 (Aktualisierung 2005)
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Kommission „Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) – Teil L Landstraßen; Köln, 2015
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“: Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL); Köln, 2012
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Verkehrsplanung“: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN); Köln, 2008
- [5] Shell Deutschland Oil GmbH, Prognos AG: Shell PKW-Szenarien bis 2040 – Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität; Hamburg, 2014
- [6] Intraplan Consult GmbH, Trimode: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021–2022 „Prognose 2022“, im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Berlin, März 2023
- [7] Intraplan Consult GmbH, BVU Beratergruppe Verkehr+Umwelt GmbH: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Schlussbericht; Berlin, Juni 2014
- [8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Verkehrsplanung“: Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE); Köln, 2012
- [9] Landesbetrieb für Straßenbau Saarland (LfS): Verkehrsmengenkarte des Saarlandes 2021; Neunkirchen, 2023
- [10] Landesbetrieb für Straßenbau Saarland (LfS): Verkehrsmengenkarte des Saarlandes 2015; Neunkirchen, 2016
- [11] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Verkehrsmanagement“: Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA); Köln, 2015
- [12] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Verkehrsplanung“: Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren; Köln, 2006
- [13] Schweitzer GmbH Beratende Ingenieure: Verkehrsuntersuchung Kreisverkehrsplatz B269 – FORD-Werk – FORD-Supplierpark am Standort Saarlouis, Erläuterungsbericht, Saarbrücken, Januar 2021
- [14] Hupfer Ingenieure GmbH: Verkehrsstudie Alternative Zufahrt FORD Industrial Supplier Park Saarlouis – Abschlussbericht, Niederhorbach, März 2018
- [15] Vertec GmbH: Verkehrsplanerische Begleituntersuchung „Quartier Peter Lamar“ in der Stadt Dillingen/Saar, Koblenz, Juni 2023 (Entwurf)
- [16] Habermehl Et Follmann Ingenieurgesellschaft mbH: Verkehrstechnische Überprüfung von Knotenpunkten im Zuge der geplanten Ortsumgehung B51 Saarlouis-Roden, Rodgau, 2020
- [17] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 19), Köln, 2019
- [18] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06), Köln, 2006

12 Glossar

Analyse	Untersuchung der Situation im Bestand zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens
Berufsverkehr	Summe der Verkehrsvorgänge zur und von der Arbeitsstätte vor Beginn und nach Ende der Arbeitszeit
Betriebsform	Einstufung von Straßen und Knotenpunkten hinsichtlich der Verkehrsregelung
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Kfz/24h]
Emissionen	laut BImSchG: die von einer Anlage ausgehenden Luftverunreinigungen, Geräusche (Lärm), Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnlichen Erscheinungen
Erschließung	Auf die Erreichbarkeit von Baugebieten oder Grundstücken ausgerichtete Zweckbestimmung und Eigenschaft von Straßen
Fahrzeugklasse FGSV	Unterscheidung und Kategorisierung der verschiedenen Fahrzeugarten Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeberin der verkehrstechnischen Richtlinien)
HBS-Verfahren	Verfahren zur Berechnung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Kfz	Kraftfahrzeug
Knotenpunkt	Kreuzung zweier oder mehr Straßen
Leichtverkehr	Summe folgender Fahrzeuggruppen: Kraftrad (Motorrad, Mofa, Roller), Pkw, Kleintransporter (Leergewicht unter 3,5 t), nicht klassifizierbare Kfz
LKW	Lastkraftwagen
LV	siehe „Leichtverkehr“
Mischstrom	mehrere Verkehrsströme mit unterschiedlichen Fahrtrichtungen, die gemeinsam einen Fahrstreifen nutzen
Modal-Split	Prozentuale Aufteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsmodi (PKW, ÖPNV, Rad, Fuß etc.)
Nullfall	Szenario ohne vorhabensbezogene Auswirkungen (nur allgemeine Entwicklungen)
PKW	Personenkraftwagen
PKW-E	Äquivalentwert für die verkehrstechnische Bemessung durch Umrechnung unterschiedlicher Kraftfahrzeugarten auf die Bezugsgröße Personenkraftwagen (PKW)
Planfall	Szenario mit vorhabensbezogenen Auswirkungen (und allgemeinen Entwicklungen)
Prognose	Abschätzung einer Größe für einen zukünftigen Zeitpunkt mit Hilfe eines Verfahrens, das unterschiedliche Einflussgrößen berücksichtigt
Quellverkehr	Summe der Verkehrsvorgänge, die innerhalb eines festgelegten Gebiets beginnen und außerhalb davon enden
Querschnitt	Summe beider Fahrtrichtungen
OSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs, Kategorie
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (FGSV)
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen (FGSV)
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (FGSV)
Schwerverkehr	Summe folgender Fahrzeuggruppen: Lkw ohne und mit Anhänger (Leergewicht jeweils 3,5 t oder mehr) Sattelzug, Bus
Spitzenstunde	60-minütiger Zeitraum mit der höchsten Verkehrsbelastung eines Tages oder Tagesabschnitts
Straßennetz SV	System von Straßen einschließlich ihrer Knotenpunkte siehe „Schwerverkehr“

Synapse	Anschlusspunkt einer Straße an das öffentliche Straßenverkehrsnetz
Tagesganglinie	Grafische Darstellung von Daten im Zeitablauf eines Tages.
Verkehrsanlage	Befestigte Fläche für den Fahrzeugverkehr und/oder den Fußgängerverkehr einschließlich zugehöriger Bauwerke und Ausstattung
Verkehrserhebung	Gewinnung von Daten eines bestehenden Verkehrszustands mittels automatischer oder händischer Zählung
Verkehrserzeugung	Schätzung des Ziel- und Quellverkehrs einer Verkehrszelle auf der Grundlage zellenbezogener Strukturdaten
Verkehrsmatrix	Lageplangerechte Darstellung der Verkehrsströme an Knotenpunkten als Bänder, deren Breite der jeweiligen Verkehrsstärke entspricht
Verkehrsqualität	Bewertung des Verkehrsflusses anhand der Leistungsfähigkeit des Netzabschnittes oder Knotenpunktes
Verkehrsprognose	Schätzung eines künftigen Verkehrszustands
Verkehrsumlegung	Ermittlung der Belastung eines Netzes durch Zuweisung der Fahrtenströme oder deren Teile zu den Strecken der gewählten Fahrtrouten
Verkehrsverteilung	Ermittlung der Verkehrsnachfrage zwischen allen Quell- und Zielzellen
Wartezeit	im Fahrzeugverkehr: Anteil der Verlustzeit bis zum Verlassen der Knotenpunktzufahrt
Zielverkehr	Summe der Verkehrsvorgänge, die außerhalb eines festgelegten Gebiets beginnen und innerhalb davon enden

Quelle der meisten Begriffsdefinitionen: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Verkehrsplanung – Begriffsbestimmungen – Sachgebiet 2 – Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen (BBSV); Köln, 2020

Verzeichnis der Anlagen zum Bericht

Anlage 1: Daten der 24-Stunden-Verkehrszählung

- 1.1 Querschnitt 1 L 143 (13. Juli 2023)
- 1.2 Querschnitt 1 L 143 (12. September 2023)
- 1.3 Querschnitt 1 L 143 (21. September 2023)
- 1.4 Querschnitt 2b B 269 (13. Juli 2023)
- 1.5 Querschnitt 2b B 269 (12. September 2023)
- 1.6 Querschnitt 2b B 269 (14. September 2023)

Anlage 2: Knotenstromzählungen (KP 1 „B 269 / Beim Umspannwerk“)

- 2.1 Morgenintervall 13. Juli 2023
- 2.2 Nachmittagintervall 13. Juli 2023
- 2.3 Morgenintervall 19. September 2023
- 2.4 Nachmittagintervall 19. September 2023
- 2.5 Morgenintervall 21. September 2023
- 2.6 Nachmittagintervall 21. September 2023

Anlage 3: Schalltechnische Grundlagendaten

- 3.1 Querschnitt 1: L 143
- 3.2 Querschnitt 2a: B 269
- 3.3 Querschnitt 2b: B 269
- 3.4 Querschnitt 2b: B 269 (richtungsbezogen, nach Norden)
- 3.5 Querschnitt 2b: B 269 (richtungsbezogen, nach Süden)
- 3.6 Querschnitt 3: L 174 Merziger Straße

Anlage 4: Verkehrserzeugung

- 4.1 Planfälle 1 und 2
- 4.2 Planfall 3

Anlage 5: Ergebnisse der Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS)

- 5.1 Ist-Zustand
- 5.2 Prognose Nullfall 1
- 5.3 Prognose Nullfall 2
- 5.4 Prognose Nullfall 3
- 5.5 Prognose Planfall 1
- 5.6 Prognose Planfall 2
- 5.7 Prognose Planfall 3
- 5.8 Variante 1: Kreisverkehrsplatz
- 5.9 Variante 2: LSA (Mischspur)
- 5.10 Variante 2: LSA (separate Spuren)

Auswertung der Verkehrszählung vom Donnerstag, 13.07.2023

Querschnitt:

L143 zwischen Nalbach und Dillingen, Höhe Diefflen

Spitzenstunden

Zeit	Kfz	Schwerverkehr in Kfz	Schwerverkehr in %	querende Fußgänger	Radfahrer gesamt
00:00 - 01:00	32	0	0,00	0	0
00:15 - 01:15	26	0	0,00	0	0
00:30 - 01:30	18	0	0,00	0	0
00:45 - 01:45	23	0	0,00	0	0
01:00 - 02:00	24	0	0,00	0	0
01:15 - 02:15	22	0	0,00	0	0
01:30 - 02:30	18	0	0,00	0	0
01:45 - 02:45	12	0	0,00	0	0
02:00 - 03:00	10	0	0,00	0	0
02:15 - 03:15	9	0	0,00	0	0
02:30 - 03:30	11	1	9,09	0	0
02:45 - 03:45	13	2	15,38	0	0
03:00 - 04:00	13	2	15,38	0	0
03:15 - 04:15	18	2	11,11	0	0
03:30 - 04:30	34	2	5,88	0	0
03:45 - 04:45	42	1	2,38	0	0
04:00 - 05:00	60	5	8,33	0	0
04:15 - 05:15	74	6	8,11	0	0
04:30 - 05:30	112	7	6,25	0	0
04:45 - 05:45	189	12	6,35	0	0
05:00 - 06:00	281	15	5,34	0	0
05:15 - 06:15	415	27	6,51	0	0
05:30 - 06:30	526	33	6,27	0	0
05:45 - 06:45	629	45	7,15	0	0
06:00 - 07:00	668	48	7,19	0	0
06:15 - 07:15	691	51	7,38	0	0
06:30 - 07:30	740	54	7,30	0	0
06:45 - 07:45	763	52	6,82	0	0
07:00 - 08:00	835	64	7,66	0	1
07:15 - 08:15	822	70	8,52	0	1
07:30 - 08:30	756	84	11,11	0	1
07:45 - 08:45	690	89	12,90	0	1
08:00 - 09:00	654	88	13,46	0	0
08:15 - 09:15	636	87	13,68	0	0
08:30 - 09:30	650	87	13,38	0	0
08:45 - 09:45	648	83	12,81	0	0
09:00 - 10:00	609	85	13,96	0	0
09:15 - 10:15	593	77	12,98	0	0
09:30 - 10:30	558	68	12,19	0	0
09:45 - 10:45	546	69	12,64	0	0
10:00 - 11:00	536	64	11,94	0	0
10:15 - 11:15	541	69	12,75	0	0
10:30 - 11:30	543	75	13,81	0	0
10:45 - 11:45	559	76	13,60	0	0
11:00 - 12:00	540	69	12,78	0	0
11:15 - 12:15	564	65	11,52	0	0
11:30 - 12:30	559	57	10,20	0	0
11:45 - 12:45	567	62	10,93	0	0
12:00 - 13:00	644	61	9,47	0	0
12:15 - 13:15	652	70	10,74	0	0
12:30 - 13:30	702	79	11,25	0	0
12:45 - 13:45	731	74	10,12	0	0
13:00 - 14:00	721	89	12,34	0	0
13:15 - 14:15	783	84	10,73	0	0
13:30 - 14:30	827	81	9,79	0	0
13:45 - 14:45	896	80	8,93	0	0
14:00 - 15:00	946	72	7,61	0	0
14:15 - 15:15	920	70	7,61	0	0
14:30 - 15:30	915	68	7,43	0	0
14:45 - 15:45	860	66	7,67	0	0
15:00 - 16:00	814	62	7,62	0	0
15:15 - 16:15	848	59	6,96	0	0
15:30 - 16:30	844	49	5,81	0	0
15:45 - 16:45	888	38	4,28	0	0
16:00 - 17:00	850	27	3,18	0	0
16:15 - 17:15	786	16	2,04	0	0
16:30 - 17:30	765	11	1,44	0	0
16:45 - 17:45	694	11	1,59	0	0
17:00 - 18:00	686	13	1,90	0	0
17:15 - 18:15	687	16	2,33	0	0
17:30 - 18:30	630	17	2,70	0	0
17:45 - 18:45	584	13	2,23	0	0
18:00 - 19:00	573	10	1,75	0	1
18:15 - 19:15	501	6	1,20	0	1
18:30 - 19:30	491	4	0,81	0	1
18:45 - 19:45	462	5	1,08	0	1
19:00 - 20:00	408	6	1,47	0	0
19:15 - 20:15	406	6	1,48	0	1
19:30 - 20:30	380	4	1,05	0	1
19:45 - 20:45	356	4	1,12	0	1
20:00 - 21:00	319	3	0,94	0	1
20:15 - 21:15	291	3	1,03	0	0
20:30 - 21:30	281	3	1,07	0	0
20:45 - 21:45	286	4	1,40	0	0
21:00 - 22:00	285	5	1,75	0	0
21:15 - 22:15	301	4	1,33	0	0
21:30 - 22:30	311	6	1,93	0	0
21:45 - 22:45	303	4	1,32	0	0
22:00 - 23:00	306	2	0,65	0	0
22:15 - 23:15	242	4	1,65	0	0
22:30 - 23:30	163	2	1,23	0	0
22:45 - 23:45	111	2	1,80	0	0
23:00 - 24:00	79	2	2,53	0	0

Auswertung der Verkehrszählung vom Dienstag, 12.09.2023

Querschnitt:

B269 zwischen Saarwellingen und Anschlussstelle Nalbach der BAB8, in Höhe Umspannwerk Saarwellingen

Spitzenstunden

Zeit	Kfz	Schwerverkehr in Kfz	Schwerverkehr in %	querende Fußgänger	Radfahrer gesamt
00:00 - 01:00	40	2	5,00	0	0
00:15 - 01:15	36	1	2,78	0	0
00:30 - 01:30	23	2	8,70	0	0
00:45 - 01:45	17	1	5,88	0	0
01:00 - 02:00	13	2	15,38	0	0
01:15 - 02:15	13	2	15,38	0	0
01:30 - 02:30	13	2	15,38	0	0
01:45 - 02:45	17	3	17,65	0	0
02:00 - 03:00	17	2	11,76	0	0
02:15 - 03:15	15	2	13,33	0	0
02:30 - 03:30	21	2	9,52	0	0
02:45 - 03:45	22	1	4,55	0	0
03:00 - 04:00	31	1	3,23	0	0
03:15 - 04:15	37	3	8,11	0	0
03:30 - 04:30	46	3	6,52	0	0
03:45 - 04:45	62	3	4,84	0	0
04:00 - 05:00	103	4	3,88	0	0
04:15 - 05:15	198	7	3,54	0	0
04:30 - 05:30	354	10	2,82	0	0
04:45 - 05:45	567	17	3,00	0	0
05:00 - 06:00	696	30	4,31	0	0
05:15 - 06:15	770	41	5,32	0	1
05:30 - 06:30	774	53	6,85	0	2
05:45 - 06:45	729	71	9,74	0	2
06:00 - 07:00	781	86	11,01	0	2
06:15 - 07:15	866	94	10,85	0	1
06:30 - 07:30	986	112	11,36	0	0
06:45 - 07:45	1060	112	10,57	0	0
07:00 - 08:00	1046	109	10,42	0	0
07:15 - 08:15	979	118	12,05	0	0
07:30 - 08:30	890	110	12,36	0	0
07:45 - 08:45	815	115	14,11	0	0
08:00 - 09:00	774	117	15,12	0	0
08:15 - 09:15	728	115	15,80	0	0
08:30 - 09:30	679	126	18,56	0	0
08:45 - 09:45	630	125	19,84	0	0
09:00 - 10:00	604	132	21,85	0	0
09:15 - 10:15	599	136	22,70	0	0
09:30 - 10:30	570	130	22,81	0	0
09:45 - 10:45	597	148	24,79	0	0
10:00 - 11:00	595	146	24,54	0	0
10:15 - 11:15	601	142	23,63	0	0
10:30 - 11:30	606	139	22,94	0	0
10:45 - 11:45	602	125	20,76	0	0
11:00 - 12:00	586	127	21,67	0	0
11:15 - 12:15	589	122	20,71	0	1
11:30 - 12:30	593	120	20,24	0	1
11:45 - 12:45	572	114	19,93	0	1
12:00 - 13:00	622	111	17,85	0	1
12:15 - 13:15	670	119	17,76	0	0
12:30 - 13:30	797	119	14,93	0	0
12:45 - 13:45	976	124	12,70	0	0
13:00 - 14:00	1066	118	11,07	0	0
13:15 - 14:15	1191	105	8,82	0	0
13:30 - 14:30	1186	103	8,68	0	0
13:45 - 14:45	1134	99	8,73	0	0
14:00 - 15:00	1077	94	8,73	0	0
14:15 - 15:15	1008	95	9,42	0	1
14:30 - 15:30	931	84	9,02	0	1
14:45 - 15:45	906	80	8,83	0	1
15:00 - 16:00	925	75	8,11	0	1
15:15 - 16:15	954	73	7,65	0	0
15:30 - 16:30	986	74	7,51	0	0
15:45 - 16:45	995	67	6,73	0	0
16:00 - 17:00	981	73	7,44	0	0
16:15 - 17:15	868	61	7,03	0	0
16:30 - 17:30	861	53	6,16	0	0
16:45 - 17:45	772	41	5,31	0	0
17:00 - 18:00	696	24	3,45	0	0
17:15 - 18:15	653	21	3,22	0	0
17:30 - 18:30	573	19	3,32	0	0
17:45 - 18:45	541	15	2,77	0	0
18:00 - 19:00	515	16	3,11	0	0
18:15 - 19:15	480	14	2,92	0	0
18:30 - 19:30	444	16	3,60	0	0
18:45 - 19:45	365	16	4,38	0	0
19:00 - 20:00	299	11	3,68	0	0
19:15 - 20:15	264	9	3,41	0	0
19:30 - 20:30	223	3	1,35	0	0
19:45 - 20:45	208	4	1,92	0	0
20:00 - 21:00	210	6	2,86	0	0
20:15 - 21:15	186	5	2,69	0	1
20:30 - 21:30	194	9	4,64	0	1
20:45 - 21:45	235	7	2,98	0	1
21:00 - 22:00	260	5	1,92	0	1
21:15 - 22:15	408	6	1,47	0	0
21:30 - 22:30	457	3	0,66	0	0
21:45 - 22:45	415	4	0,96	0	0
22:00 - 23:00	353	3	0,85	0	0
22:15 - 23:15	193	2	1,04	0	0
22:30 - 23:30	101	3	2,97	0	0
22:45 - 23:45	70	2	2,86	0	0
23:00 - 24:00	63	2	3,17	0	0

Auswertung der Verkehrszählung vom Donnerstag, 21.09.2023

Querschnitt:

L143 zwischen Nalbach und Dillingen, Höhe Diefflen

Spitzenstunden

Zeit	Kfz	Schwerverkehr in Kfz	Schwerverkehr in %	querende Fußgänger	Radfahrer gesamt
00:00 - 01:00	27	0	0,00	0	0
00:15 - 01:15	23	0	0,00	0	0
00:30 - 01:30	19	0	0,00	0	0
00:45 - 01:45	20	0	0,00	0	0
01:00 - 02:00	15	0	0,00	0	0
01:15 - 02:15	13	1	7,69	0	0
01:30 - 02:30	12	1	8,33	0	0
01:45 - 02:45	10	1	10,00	0	0
02:00 - 03:00	12	1	8,33	0	0
02:15 - 03:15	13	0	0,00	0	0
02:30 - 03:30	11	0	0,00	0	0
02:45 - 03:45	10	0	0,00	0	0
03:00 - 04:00	16	1	6,25	0	0
03:15 - 04:15	24	2	8,33	0	0
03:30 - 04:30	36	2	5,56	0	0
03:45 - 04:45	45	3	6,67	0	0
04:00 - 05:00	50	4	8,00	0	0
04:15 - 05:15	62	5	8,06	0	0
04:30 - 05:30	115	5	4,35	0	0
04:45 - 05:45	198	11	5,56	0	0
05:00 - 06:00	282	11	3,90	0	0
05:15 - 06:15	372	12	3,23	0	4
05:30 - 06:30	497	22	4,43	0	6
05:45 - 06:45	578	20	3,46	0	7
06:00 - 07:00	618	24	3,88	0	8
06:15 - 07:15	690	37	5,36	0	8
06:30 - 07:30	732	39	5,33	0	7
06:45 - 07:45	805	47	5,84	0	8
07:00 - 08:00	884	66	7,47	0	10
07:15 - 08:15	852	66	7,75	0	6
07:30 - 08:30	778	67	8,61	0	5
07:45 - 08:45	656	70	10,67	0	3
08:00 - 09:00	582	59	10,14	0	0
08:15 - 09:15	552	59	10,69	0	3
08:30 - 09:30	523	61	11,66	0	4
08:45 - 09:45	525	60	11,43	0	4
09:00 - 10:00	530	62	11,70	0	5
09:15 - 10:15	537	62	11,55	0	3
09:30 - 10:30	537	60	11,17	0	4
09:45 - 10:45	488	61	12,50	0	4
10:00 - 11:00	479	67	13,99	0	4
10:15 - 11:15	486	65	13,37	0	4
10:30 - 11:30	503	65	12,92	0	2
10:45 - 11:45	541	60	11,09	0	4
11:00 - 12:00	530	50	9,43	0	4
11:15 - 12:15	526	52	9,89	0	3
11:30 - 12:30	533	48	9,01	0	3
11:45 - 12:45	564	49	8,69	0	1
12:00 - 13:00	590	47	7,97	0	0
12:15 - 13:15	627	47	7,50	0	1
12:30 - 13:30	647	51	7,88	0	2
12:45 - 13:45	668	49	7,34	0	2
13:00 - 14:00	686	51	7,43	0	3
13:15 - 14:15	695	42	6,04	0	2
13:30 - 14:30	735	39	5,31	0	1
13:45 - 14:45	794	42	5,29	0	1
14:00 - 15:00	1130	42	3,72	0	0
14:15 - 15:15	1141	42	3,68	0	0
14:30 - 15:30	1110	46	4,14	0	0
14:45 - 15:45	1098	44	4,01	0	0
15:00 - 16:00	793	49	6,18	0	0
15:15 - 16:15	796	50	6,28	0	0
15:30 - 16:30	824	47	5,70	0	0
15:45 - 16:45	812	41	5,05	0	0
16:00 - 17:00	809	26	3,21	0	0
16:15 - 17:15	799	18	2,25	0	0
16:30 - 17:30	788	10	1,27	0	0
16:45 - 17:45	720	9	1,25	0	0
17:00 - 18:00	661	10	1,51	0	0
17:15 - 18:15	630	12	1,90	0	0
17:30 - 18:30	563	10	1,78	0	0
17:45 - 18:45	564	6	1,06	0	0
18:00 - 19:00	533	5	0,94	0	0
18:15 - 19:15	457	4	0,88	0	0
18:30 - 19:30	412	4	0,97	0	0
18:45 - 19:45	353	4	1,13	0	0
19:00 - 20:00	313	3	0,96	0	0
19:15 - 20:15	308	5	1,62	0	0
19:30 - 20:30	289	5	1,73	0	0
19:45 - 20:45	271	5	1,85	0	0
20:00 - 21:00	253	7	2,77	0	0
20:15 - 21:15	235	5	2,13	0	0
20:30 - 21:30	223	4	1,79	0	0
20:45 - 21:45	224	4	1,79	0	0
21:00 - 22:00	228	2	0,88	0	0
21:15 - 22:15	227	2	0,88	0	0
21:30 - 22:30	258	3	1,16	0	0
21:45 - 22:45	259	4	1,54	0	0
22:00 - 23:00	241	4	1,66	0	0
22:15 - 23:15	212	5	2,36	0	0
22:30 - 23:30	153	5	3,27	0	0
22:45 - 23:45	98	4	4,08	0	0
23:00 - 24:00	67	3	4,48	0	0

Auswertung der Verkehrszählung vom Donnerstag, 13.07.2023

Querschnitt:

B269 zwischen Saarwellingen und Anschlussstelle Nalbach der BAB8, in Höhe Umspannwerk Saarwellingen

Spitzenstunden

Zeit	Kfz	Schwerverkehr in Kfz	Schwerverkehr in %	querende Fußgänger	Radfahrer gesamt
00:00 - 01:00	39	1	2,56	0	0
00:15 - 01:15	43	0	0,00	0	0
00:30 - 01:30	36	0	0,00	0	0
00:45 - 01:45	34	0	0,00	0	0
01:00 - 02:00	30	0	0,00	0	0
01:15 - 02:15	14	0	0,00	0	0
01:30 - 02:30	14	0	0,00	0	0
01:45 - 02:45	14	0	0,00	0	0
02:00 - 03:00	14	0	0,00	0	0
02:15 - 03:15	16	0	0,00	0	0
02:30 - 03:30	15	0	0,00	0	0
02:45 - 03:45	18	0	0,00	0	0
03:00 - 04:00	22	1	4,55	0	0
03:15 - 04:15	28	1	3,57	0	0
03:30 - 04:30	37	1	2,70	0	0
03:45 - 04:45	52	1	1,92	0	0
04:00 - 05:00	105	2	1,90	0	0
04:15 - 05:15	194	5	2,58	0	0
04:30 - 05:30	352	14	3,98	0	0
04:45 - 05:45	604	25	4,14	0	1
05:00 - 06:00	706	33	4,67	0	1
05:15 - 06:15	764	50	6,54	0	2
05:30 - 06:30	766	74	9,66	0	2
05:45 - 06:45	697	103	14,78	0	1
06:00 - 07:00	773	128	16,56	0	1
06:15 - 07:15	889	148	16,65	0	0
06:30 - 07:30	1051	154	14,65	0	0
06:45 - 07:45	1154	153	13,26	0	0
07:00 - 08:00	1177	162	13,76	0	0
07:15 - 08:15	1151	158	13,73	0	0
07:30 - 08:30	1028	170	16,54	0	0
07:45 - 08:45	917	182	19,85	0	0
08:00 - 09:00	822	177	21,53	0	0
08:15 - 09:15	740	190	25,68	0	0
08:30 - 09:30	697	188	26,97	0	0
08:45 - 09:45	686	188	27,41	0	0
09:00 - 10:00	675	182	26,96	0	0
09:15 - 10:15	650	169	26,00	0	0
09:30 - 10:30	632	156	24,68	0	0
09:45 - 10:45	605	154	25,45	0	0
10:00 - 11:00	604	164	27,15	0	0
10:15 - 11:15	631	176	27,89	0	0
10:30 - 11:30	652	178	27,30	0	0
10:45 - 11:45	636	168	26,42	0	1
11:00 - 12:00	654	172	26,30	0	1
11:15 - 12:15	662	158	23,87	0	1
11:30 - 12:30	652	143	21,93	0	1
11:45 - 12:45	669	137	20,48	0	1
12:00 - 13:00	685	126	18,39	0	1
12:15 - 13:15	753	128	17,00	0	2
12:30 - 13:30	869	148	17,03	0	2
12:45 - 13:45	1006	154	15,31	0	1
13:00 - 14:00	1144	156	13,64	0	1
13:15 - 14:15	1255	160	12,75	0	1
13:30 - 14:30	1298	161	12,40	0	2
13:45 - 14:45	1259	141	11,20	0	2
14:00 - 15:00	1193	142	11,90	0	2
14:15 - 15:15	1091	132	12,10	0	1
14:30 - 15:30	996	118	11,85	0	0
14:45 - 15:45	981	121	12,33	0	0
15:00 - 16:00	995	112	11,26	0	0
15:15 - 16:15	1019	98	9,62	0	0
15:30 - 16:30	1030	86	8,35	0	0
15:45 - 16:45	1042	85	8,16	0	3
16:00 - 17:00	1016	70	6,89	0	5
16:15 - 17:15	955	64	6,70	0	5
16:30 - 17:30	985	55	5,58	0	5
16:45 - 17:45	934	39	4,18	0	3
17:00 - 18:00	873	35	4,01	0	1
17:15 - 18:15	832	28	3,37	0	2
17:30 - 18:30	743	19	2,56	0	3
17:45 - 18:45	663	17	2,56	0	2
18:00 - 19:00	598	7	1,17	0	3
18:15 - 19:15	556	10	1,80	0	2
18:30 - 19:30	488	12	2,46	0	1
18:45 - 19:45	445	10	2,25	0	1
19:00 - 20:00	403	13	3,23	0	0
19:15 - 20:15	360	10	2,78	0	0
19:30 - 20:30	327	10	3,06	0	0
19:45 - 20:45	314	10	3,18	0	0
20:00 - 21:00	310	7	2,26	0	0
20:15 - 21:15	285	5	1,75	0	3
20:30 - 21:30	292	4	1,37	0	3
20:45 - 21:45	321	4	1,25	0	3
21:00 - 22:00	370	5	1,35	0	3
21:15 - 22:15	514	5	0,97	0	0
21:30 - 22:30	519	4	0,77	0	0
21:45 - 22:45	480	4	0,83	0	0
22:00 - 23:00	401	2	0,50	0	0
22:15 - 23:15	214	1	0,47	0	0
22:30 - 23:30	151	2	1,32	0	0
22:45 - 23:45	111	1	0,90	0	0
23:00 - 24:00	84	2	2,38	0	0

Auswertung der Verkehrszählung vom Dienstag, 12.09.2023

Querschnitt:

B269 zwischen Saarwellingen und Anschlussstelle Nalbach der BAB8, in Höhe Umspannwerk Saarwellingen

Spitzenstunden

Zeit	Kfz	Schwerverkehr in Kfz	Schwerverkehr in %	querende Fußgänger	Radfahrer gesamt
00:00 - 01:00	40	2	5,00	0	0
00:15 - 01:15	36	1	2,78	0	0
00:30 - 01:30	23	2	8,70	0	0
00:45 - 01:45	17	1	5,88	0	0
01:00 - 02:00	13	2	15,38	0	0
01:15 - 02:15	13	2	15,38	0	0
01:30 - 02:30	13	2	15,38	0	0
01:45 - 02:45	17	3	17,65	0	0
02:00 - 03:00	17	2	11,76	0	0
02:15 - 03:15	15	2	13,33	0	0
02:30 - 03:30	21	2	9,52	0	0
02:45 - 03:45	22	1	4,55	0	0
03:00 - 04:00	31	1	3,23	0	0
03:15 - 04:15	37	3	8,11	0	0
03:30 - 04:30	46	3	6,52	0	0
03:45 - 04:45	62	3	4,84	0	0
04:00 - 05:00	103	4	3,88	0	0
04:15 - 05:15	198	7	3,54	0	0
04:30 - 05:30	354	10	2,82	0	0
04:45 - 05:45	567	17	3,00	0	0
05:00 - 06:00	696	30	4,31	0	0
05:15 - 06:15	770	41	5,32	0	1
05:30 - 06:30	774	53	6,85	0	2
05:45 - 06:45	729	71	9,74	0	2
06:00 - 07:00	781	86	11,01	0	2
06:15 - 07:15	866	94	10,85	0	1
06:30 - 07:30	986	112	11,36	0	0
06:45 - 07:45	1060	112	10,57	0	0
07:00 - 08:00	1046	109	10,42	0	0
07:15 - 08:15	979	118	12,05	0	0
07:30 - 08:30	890	110	12,36	0	0
07:45 - 08:45	815	115	14,11	0	0
08:00 - 09:00	774	117	15,12	0	0
08:15 - 09:15	728	115	15,80	0	0
08:30 - 09:30	679	126	18,56	0	0
08:45 - 09:45	630	125	19,84	0	0
09:00 - 10:00	604	132	21,85	0	0
09:15 - 10:15	599	136	22,70	0	0
09:30 - 10:30	570	130	22,81	0	0
09:45 - 10:45	597	148	24,79	0	0
10:00 - 11:00	595	146	24,54	0	0
10:15 - 11:15	601	142	23,63	0	0
10:30 - 11:30	606	139	22,94	0	0
10:45 - 11:45	602	125	20,76	0	0
11:00 - 12:00	586	127	21,67	0	0
11:15 - 12:15	589	122	20,71	0	1
11:30 - 12:30	593	120	20,24	0	1
11:45 - 12:45	572	114	19,93	0	1
12:00 - 13:00	622	111	17,85	0	1
12:15 - 13:15	670	119	17,76	0	0
12:30 - 13:30	797	119	14,93	0	0
12:45 - 13:45	976	124	12,70	0	0
13:00 - 14:00	1066	118	11,07	0	0
13:15 - 14:15	1191	105	8,82	0	0
13:30 - 14:30	1186	103	8,68	0	0
13:45 - 14:45	1134	99	8,73	0	0
14:00 - 15:00	1077	94	8,73	0	0
14:15 - 15:15	1008	95	9,42	0	1
14:30 - 15:30	931	84	9,02	0	1
14:45 - 15:45	906	80	8,83	0	1
15:00 - 16:00	925	75	8,11	0	1
15:15 - 16:15	954	73	7,65	0	0
15:30 - 16:30	986	74	7,51	0	0
15:45 - 16:45	995	67	6,73	0	0
16:00 - 17:00	981	73	7,44	0	0
16:15 - 17:15	868	61	7,03	0	0
16:30 - 17:30	861	53	6,16	0	0
16:45 - 17:45	772	41	5,31	0	0
17:00 - 18:00	696	24	3,45	0	0
17:15 - 18:15	653	21	3,22	0	0
17:30 - 18:30	573	19	3,32	0	0
17:45 - 18:45	541	15	2,77	0	0
18:00 - 19:00	515	16	3,11	0	0
18:15 - 19:15	480	14	2,92	0	0
18:30 - 19:30	444	16	3,60	0	0
18:45 - 19:45	365	16	4,38	0	0
19:00 - 20:00	299	11	3,68	0	0
19:15 - 20:15	264	9	3,41	0	0
19:30 - 20:30	223	3	1,35	0	0
19:45 - 20:45	208	4	1,92	0	0
20:00 - 21:00	210	6	2,86	0	0
20:15 - 21:15	186	5	2,69	0	1
20:30 - 21:30	194	9	4,64	0	1
20:45 - 21:45	235	7	2,98	0	1
21:00 - 22:00	260	5	1,92	0	1
21:15 - 22:15	408	6	1,47	0	0
21:30 - 22:30	457	3	0,66	0	0
21:45 - 22:45	415	4	0,96	0	0
22:00 - 23:00	353	3	0,85	0	0
22:15 - 23:15	193	2	1,04	0	0
22:30 - 23:30	101	3	2,97	0	0
22:45 - 23:45	70	2	2,86	0	0
23:00 - 24:00	63	2	3,17	0	0

Schweitzer Ingenieure

Auswertung der Verkehrszählung vom Donnerstag, 14.09.2023

Station: 1

Querschnitt:

B269 zwischen Saarwellingen und Anschlussstelle Nalbach der BAB8, in Höhe Umspannwerk Saarwellingen

Viertelstundenwerte

Zeit	Furt		von B269 (BAB8) nach B269 (Nalbach/Saarwellingen)							↓	von B269 (Nalbach/Saarwellingen) nach B269 (BAB8)							↑	
	Fußgänger	Radfahrer	Radfahrer	motor. Zweirad	Pkw	Bus	Lkw bis 3,5 t	Lkw ü. 3,5 t	Lastzug		Kfz	Radfahrer	motor. Zweirad	Pkw	Bus	Lkw bis 3,5 t	Lkw ü. 3,5 t		Lastzug
00:00 - 00:15					2				1	3								0	4
00:15 - 00:30					9					9								0	1
00:30 - 00:45					6					6								0	2
00:45 - 01:00					6					6								0	2
01:00 - 01:15					1					1								0	6
01:15 - 01:30					8					8								0	4
01:30 - 01:45					3					3								0	2
01:45 - 02:00					0					0								0	1
02:00 - 02:15					0					0								0	2
02:15 - 02:30					2					2								0	0
02:30 - 02:45					3					3								0	4
02:45 - 03:00					1					1								0	4
03:00 - 03:15					2					2								0	1
03:15 - 03:30					1					1								0	1
03:30 - 03:45					6				1	7								0	7
03:45 - 04:00					8					8						1		0	3
04:00 - 04:15					5					5								0	8
04:15 - 04:30					7			1		8								0	5
04:30 - 04:45					9					10								0	23
04:45 - 05:00					24				1	25								0	35
05:00 - 05:15					35				1	37								0	76
05:15 - 05:30					49				5	59								0	130
05:30 - 05:45					1	79				86								0	170
05:45 - 06:00						61			1	68								0	95
06:00 - 06:15					1	69			6	77								0	100
06:15 - 06:30						59			2	71								0	108
06:30 - 06:45						48			3	66								0	127
06:45 - 07:00						49				53								0	168
07:00 - 07:15						64			11	87								0	188
07:15 - 07:30						79	1		9	100								0	142
07:30 - 07:45						94			7	120								0	182
07:45 - 08:00						80			3	97								0	141
08:00 - 08:15						67			4	78								0	119
08:15 - 08:30						58			9	78								0	100
08:30 - 08:45						51			9	84								0	112
08:45 - 09:00						43			7	67								0	97
09:00 - 09:15						34			7	58								0	104
09:15 - 09:30						39			5	52								0	69
09:30 - 09:45						1	41		6	62								0	76
09:45 - 10:00						58			4	78								0	90
10:00 - 10:15						51			3	67								0	78
10:15 - 10:30						42			8	62								0	73
10:30 - 10:45						52			4	73								0	72
10:45 - 11:00						47			4	70								0	62
11:00 - 11:15						53	1		5	75								0	65
11:15 - 11:30						1	63		8	93								0	77
11:30 - 11:45						1	57		2	76								0	79
11:45 - 12:00						1	65	1	7	85								0	67
12:00 - 12:15						2	57		7	82								0	61
12:15 - 12:30						79			8	104								0	69
12:30 - 12:45						63			6	76								0	81
12:45 - 13:00						80			1	102								0	88
13:00 - 13:15						82			4	100								0	120
13:15 - 13:30						1	98		12	121								0	139
13:30 - 13:45						2	98		7	121								0	158
13:45 - 14:00						3	189		9	218								0	115
14:00 - 14:15						108			7	126								0	125
14:15 - 14:30						2	118		8	145								0	122
14:30 - 14:45						3	116		5	139								0	109
14:45 - 15:00						1	109		8	128								0	114
15:00 - 15:15						2	95		13	123								0	113
15:15 - 15:30							87		13	113								0	119
15:30 - 15:45						1	134		10	153								0	110
15:45 - 16:00						1	92		10	115								0	90
16:00 - 16:15							138	1	14	165								0	125
16:15 - 16:30							135		12	158								0	101
16:30 - 16:45							122		12	139								0	88
16:45 - 17:00						3	112		7	131								0	63
17:00 - 17:15						3	110		9	130								0	89
17:15 - 17:30						1	104		9	121								0	79
17:30 - 17:45						1	94		3	99								0	86
17:45 - 18:00						1	89		4	94								0	65
18:00 - 18:15						2	83		3	91								0	53
18:15 - 18:30							88		2	91								0	38
18:30 - 18:45							78			80								0	58
18:45 - 19:00						1	59		2	62								0	50
19:00 - 19:15							54		2	58								0	36
19:15 - 19:30							65		2	72								0	38
19:30 - 19:45							35	1	1	40								0	34
19:45 - 20:00						1	33			34								0	29
20:00 - 20:15						2	38			40								0	27
20:15 - 20:30							38			38								0	24
20:30 - 20:45							33			34								0	29
20:45 - 21:00							28			28								0	28
21:00 - 21:15							40			40								0	22
21:15 - 21:30							35			35								0	36
21:30 - 21:45							36			36								0	34
21:45 - 22:00							77			78								0	25
22:00 - 22:15							123			123								0	46
22:15 - 22:30							64			66								0	17
22:30 - 22:45							35			35								0	20
22:45 - 23:00							17			17								0	14
23:00 - 23:15							13			13								0	15
23:15 - 23:30							11			11								0	6
23:30 - 23:45							13			14								0	11
23:45 - 24:00							4			4								0	5

Auswertung der Verkehrszählung vom Donnerstag, 14.09.2023

Querschnitt:

B269 zwischen Saarwellingen und Anschlussstelle Nalbach der BAB8, in Höhe Umspannwerk Saarwellingen

Spitzenstunden

Zeit	Kfz	Schwerverkehr in Kfz	Schwerverkehr in %	querende Fußgänger	Radfahrer gesamt
00:00 - 01:00	33	1	3,03	0	0
00:15 - 01:15	33	1	3,03	0	0
00:30 - 01:30	35	1	2,86	0	0
00:45 - 01:45	32	1	3,13	0	0
01:00 - 02:00	25	1	4,00	0	0
01:15 - 02:15	20	0	0,00	0	0
01:30 - 02:30	10	0	0,00	0	0
01:45 - 02:45	12	0	0,00	0	0
02:00 - 03:00	16	0	0,00	0	0
02:15 - 03:15	17	0	0,00	0	0
02:30 - 03:30	17	0	0,00	0	0
02:45 - 03:45	24	2	8,33	0	0
03:00 - 04:00	30	2	6,67	0	0
03:15 - 04:15	40	3	7,50	0	0
03:30 - 04:30	51	4	7,84	0	0
03:45 - 04:45	70	4	5,71	0	0
04:00 - 05:00	119	6	5,04	0	0
04:15 - 05:15	219	8	3,65	0	0
04:30 - 05:30	395	21	5,32	0	0
04:45 - 05:45	618	29	4,69	0	0
05:00 - 06:00	721	38	5,27	0	0
05:15 - 06:15	785	46	5,86	0	1
05:30 - 06:30	775	56	7,23	0	2
05:45 - 06:45	712	73	10,25	0	3
06:00 - 07:00	770	78	10,13	0	3
06:15 - 07:15	868	102	11,75	0	2
06:30 - 07:30	931	101	10,85	0	1
06:45 - 07:45	1040	114	10,96	0	0
07:00 - 08:00	1057	127	12,02	0	0
07:15 - 08:15	979	114	11,64	0	0
07:30 - 08:30	915	116	12,68	0	0
07:45 - 08:45	809	115	14,22	0	0
08:00 - 09:00	735	119	16,19	0	0
08:15 - 09:15	700	135	19,29	0	0
08:30 - 09:30	643	138	21,46	0	0
08:45 - 09:45	585	125	21,37	0	0
09:00 - 10:00	589	130	22,07	0	0
09:15 - 10:15	572	122	21,33	0	0
09:30 - 10:30	586	115	19,62	0	0
09:45 - 10:45	593	119	20,07	0	0
10:00 - 11:00	557	112	20,11	0	0
10:15 - 11:15	552	114	20,65	0	0
10:30 - 11:30	587	131	22,32	0	0
10:45 - 11:45	597	130	21,78	0	0
11:00 - 12:00	617	125	20,26	0	1
11:15 - 12:15	620	121	19,52	0	1
11:30 - 12:30	623	115	18,46	0	1
11:45 - 12:45	625	114	18,24	0	1
12:00 - 13:00	663	116	17,50	0	0
12:15 - 13:15	740	118	15,95	0	0
12:30 - 13:30	827	105	12,70	0	1
12:45 - 13:45	949	108	11,38	0	1
13:00 - 14:00	1092	114	10,44	0	1
13:15 - 14:15	1123	114	10,15	0	1
13:30 - 14:30	1130	121	10,71	0	1
13:45 - 14:45	1099	121	11,01	0	2
14:00 - 15:00	1008	122	12,10	0	2
14:15 - 15:15	993	119	11,98	0	2
14:30 - 15:30	958	113	11,80	0	1
14:45 - 15:45	973	104	10,69	0	0
15:00 - 16:00	936	89	9,51	0	0
15:15 - 16:15	990	82	8,28	0	0
15:30 - 16:30	1017	80	7,87	0	0
15:45 - 16:45	981	68	6,93	0	0
16:00 - 17:00	970	63	6,49	0	0
16:15 - 17:15	899	53	5,90	0	0
16:30 - 17:30	840	45	5,36	0	0
16:45 - 17:45	798	41	5,14	0	0
17:00 - 18:00	763	29	3,80	0	1
17:15 - 18:15	688	22	3,20	0	1
17:30 - 18:30	617	14	2,27	0	1
17:45 - 18:45	570	11	1,93	0	1
18:00 - 19:00	523	8	1,53	0	0
18:15 - 19:15	473	7	1,48	0	0
18:30 - 19:30	454	11	2,42	0	0
18:45 - 19:45	390	14	3,59	0	0
19:00 - 20:00	341	14	4,11	0	0
19:15 - 20:15	314	13	4,14	0	0
19:30 - 20:30	266	7	2,63	0	0
19:45 - 20:45	255	2	0,78	0	0
20:00 - 21:00	248	2	0,81	0	0
20:15 - 21:15	243	2	0,82	0	0
20:30 - 21:30	252	2	0,79	0	0
20:45 - 21:45	259	1	0,39	0	0
21:00 - 22:00	306	2	0,65	0	0
21:15 - 22:15	413	1	0,24	0	0
21:30 - 22:30	425	3	0,71	0	0
21:45 - 22:45	410	3	0,73	0	0
22:00 - 23:00	338	6	1,78	0	0
22:15 - 23:15	197	6	3,05	0	0
22:30 - 23:30	131	4	3,05	0	0
22:45 - 23:45	101	5	4,95	0	0
23:00 - 24:00	79	3	3,80	0	0

Strom 1: Linkseinbieger von Straße "Beim Umspannwerk" auf B 269 in Richtung Saarwellingen								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
06:00 - 06:15								0
06:15 - 06:30								0
06:30 - 06:45			1					1
06:45 - 07:00								0
07:00 - 07:15								0
07:15 - 07:30			1					1
07:30 - 07:45	3	1						4
07:45 - 08:00	4							4
08:00 - 08:15	3							3
08:15 - 08:30	5							5
08:30 - 08:45	1							1
08:45 - 09:00	1							1
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	7	1	1	0	0	0	0	9

Strom 3: Rechtseinbieger von Straße "Beim Umspannwerk" auf B 269 in Richtung A 8								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
06:00 - 06:15			1					1
06:15 - 06:30			9					9
06:30 - 06:45			11					11
06:45 - 07:00		1	4					5
07:00 - 07:15	1		8					9
07:15 - 07:30	1		5					6
07:30 - 07:45	2		4					6
07:45 - 08:00			4					4
08:00 - 08:15	2	1	5					8
08:15 - 08:30	7	1	4					12
08:30 - 08:45	1		6					7
08:45 - 09:00	8	1	4					13
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	4	0	21	0	0	0	0	25

Strom 4: Linksabbieger von B 269 aus Richtung A 8 in Straße "Beim Umspannwerk"								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
06:00 - 06:15	1		3					4
06:15 - 06:30	3		4					7
06:30 - 06:45	6		5					11
06:45 - 07:00	3		3					6
07:00 - 07:15	11		3			1		15
07:15 - 07:30	20	2	5					27
07:30 - 07:45	9		5					14
07:45 - 08:00	2	1	2					5
08:00 - 08:15	5		3					8
08:15 - 08:30	2		6					8
08:30 - 08:45		1	6					7
08:45 - 09:00	1	1	5					7
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	42	3	15	0	0	1	0	61

Strom 5: Geradeausfahrer auf B 269 aus Richtung A8 in Richtung Saarwellingen								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
06:00 - 06:15	62	5	5		2	1		75
06:15 - 06:30	55	3	3		1			62
06:30 - 06:45	54	3	11					68
06:45 - 07:00	57	6	6					69
07:00 - 07:15	68	11	5					84
07:15 - 07:30	87	3	6					96
07:30 - 07:45	93	8	10		1			112
07:45 - 08:00	100	6	11					117
08:00 - 08:15	83	7	8					98
08:15 - 08:30	68	5	14					87
08:30 - 08:45	57	7	14					78
08:45 - 09:00	47	5	6					58
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	348	28	32	0	1	0	0	409

Strom 11: Geradeausfahrer auf B 269 aus Richtung Saarwellingen in Richtung A 8								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
06:00 - 06:15	72	4	2					78
06:15 - 06:30	78	8	6		2			94
06:30 - 06:45	102	2	8		3			115
06:45 - 07:00	142	8	7		2			159
07:00 - 07:15	149	6	7		4			166
07:15 - 07:30	187	9	8	1				205
07:30 - 07:45	163	2	10		1			176
07:45 - 08:00	115	14	6		1			136
08:00 - 08:15	119	7	5		2			133
08:15 - 08:30	82	9	10	2	1			104
08:30 - 08:45	83	5	10	2	5			105
08:45 - 09:00	80	4	13		2			99
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	614	31	31	1	6	0	0	683

Strom 12: Rechtsabbieger auf B 269 aus Richtung Saarwellingen in Straße "Beim Umspannwerk"								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
06:00 - 06:15	1							1
06:15 - 06:30	2							2
06:30 - 06:45	1		1					2
06:45 - 07:00	3							3
07:00 - 07:15	2	1	1					4
07:15 - 07:30	8							8
07:30 - 07:45		2						2
07:45 - 08:00	1	1						2
08:00 - 08:15								0
08:15 - 08:30			1					1
08:30 - 08:45			1					1
08:45 - 09:00								0
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	11	4	1	0	0	0	0	16

Strom 1: Linkseinbieger von Straße "Beim Umspannwerk" auf B 269 in Richtung Saarwellingen								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
15:00 - 15:15	10				1			11
15:15 - 15:30								0
15:30 - 15:45			1					1
15:45 - 16:00			1					1
16:00 - 16:15	6		1					7
16:15 - 16:30								0
16:30 - 16:45	5							5
16:45 - 17:00	1							1
17:00 - 17:15			1					1
17:15 - 17:30	1							1
17:30 - 17:45								0
17:45 - 18:00								0
Nachmittagspitzenstunde								
15:45 - 16:45	11	0	2	0	0	0	0	13

Strom 3: Rechtseinbieger von Straße "Beim Umspannwerk" auf B 269 in Richtung A 8								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
15:00 - 15:15	10		7					17
15:15 - 15:30	1		2		1			4
15:30 - 15:45	3		1					4
15:45 - 16:00	5		1					6
16:00 - 16:15	21		2		1			24
16:15 - 16:30	2		1					3
16:30 - 16:45	7				1			8
16:45 - 17:00	2							2
17:00 - 17:15								0
17:15 - 17:30	2							2
17:30 - 17:45								0
17:45 - 18:00								0
Nachmittagspitzenstunde								
15:45 - 16:45	35	0	4	0	2	0	0	41

Strom 4: Linksabbieger von B 269 aus Richtung A 8 in Straße "Beim Umspannwerk"								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
15:00 - 15:15	2	1	1					4
15:15 - 15:30			1					1
15:30 - 15:45		1	2					3
15:45 - 16:00	1		4					5
16:00 - 16:15	3		1					4
16:15 - 16:30								0
16:30 - 16:45	1							1
16:45 - 17:00								0
17:00 - 17:15								0
17:15 - 17:30	2							2
17:30 - 17:45	4							4
17:45 - 18:00	5							5
Nachmittagspitzenstunde								
15:45 - 16:45	5	0	5	0	0	0	0	10

Strom 5: Geradeausfahrer auf B 269 aus Richtung A8 in Richtung Saarwellingen								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
15:00 - 15:15	128	2	9		3			142
15:15 - 15:30	89	4	9					102
15:30 - 15:45	126	3	4		4			137
15:45 - 16:00	116	5	10	1				132
16:00 - 16:15	132	2	4		2			140
16:15 - 16:30	138	4	5		1			148
16:30 - 16:45	134	4	7		2	1		148
16:45 - 17:00	151	5	3		3	1		163
17:00 - 17:15	116	3	4		3			126
17:15 - 17:30	152	1	2		1			156
17:30 - 17:45	125	2				1		128
17:45 - 18:00	95	3	3		1			102
Nachmittagspitzenstunde								
15:45 - 16:45	520	15	26	1	5	1	0	568

Strom 11: Geradeausfahrer auf B 269 aus Richtung Saarwellingen in Richtung A 8								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
15:00 - 15:15	79	4	6					89
15:15 - 15:30	103	7	7		1			118
15:30 - 15:45	88	5	6					99
15:45 - 16:00	123	4	5					132
16:00 - 16:15	100	4	3		1			108
16:15 - 16:30	77	2	6					85
16:30 - 16:45	90	5	5			2		102
16:45 - 17:00	77	3	4		1	1		86
17:00 - 17:15	86	2	1					89
17:15 - 17:30	100	5		1				106
17:30 - 17:45	70	3						73
17:45 - 18:00	75	2	3		1			81
Nachmittagspitzenstunde								
15:45 - 16:45	390	15	19	0	1	2	0	427

Strom 12: Rechtsabbieger auf B 269 aus Richtung Saarwellingen in Straße "Beim Umspannwerk"								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
15:00 - 15:15	1							1
15:15 - 15:30	1							1
15:30 - 15:45	1							1
15:45 - 16:00								0
16:00 - 16:15	1		1					2
16:15 - 16:30	1							1
16:30 - 16:45	1		2					3
16:45 - 17:00								0
17:00 - 17:15								0
17:15 - 17:30								0
17:30 - 17:45	1				1			2
17:45 - 18:00	1							1
Nachmittagspitzenstunde								
15:45 - 16:45	3	0	3	0	0	0	0	6

Strom 1: Linkseinbieger von Straße "Beim Umspannwerk" auf B 269 in Richtung Saarwellingen								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
05:30 - 05:45								0
05:45 - 06:00								0
06:00 - 06:15			1					1
06:15 - 06:30								0
06:30 - 06:45								0
06:45 - 07:00								0
07:00 - 07:15								0
07:15 - 07:30	1							1
07:30 - 07:45								0
07:45 - 08:00	3		1					4
08:00 - 08:15	2		1					3
08:15 - 08:30	6	2						8
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	4	0	1	0	0	0	0	5

Strom 3: Rechtseinbieger von Straße "Beim Umspannwerk" auf B 269 in Richtung A 8								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
05:30 - 05:45			2					2
05:45 - 06:00			2					2
06:00 - 06:15			1					1
06:15 - 06:30	1		2					3
06:30 - 06:45			9					9
06:45 - 07:00			6					6
07:00 - 07:15	1		6					7
07:15 - 07:30			3			1		3
07:30 - 07:45	3		7					10
07:45 - 08:00	3		4					7
08:00 - 08:15	5		6					11
08:15 - 08:30	2	1	5					8
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	7	0	20	0	0	1	0	28

Strom 4: Linksabbieger von B 269 aus Richtung A 8 in Straße "Beim Umspannwerk"								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
05:30 - 05:45	4		1					5
05:45 - 06:00	1							1
06:00 - 06:15	3		3					6
06:15 - 06:30	1		1					2
06:30 - 06:45		1	3					4
06:45 - 07:00	3		2					5
07:00 - 07:15	10		3					13
07:15 - 07:30	31	1	2					33
07:30 - 07:45	6	1	4					11
07:45 - 08:00	3	1	6					10
08:00 - 08:15	1		3					4
08:15 - 08:30	1		2					3
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	50	3	15	0	0	0	0	68

Strom 5: Geradeausfahrer auf B 269 aus Richtung A8 in Richtung Saarwellingen								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
05:30 - 05:45	75		3		1			79
05:45 - 06:00	53		6		1			60
06:00 - 06:15	65	1	6					72
06:15 - 06:30	55	1	5					61
06:30 - 06:45	56		10	1				67
06:45 - 07:00	45	4	6					55
07:00 - 07:15	55	1	3					59
07:15 - 07:30	79	6	6	2				93
07:30 - 07:45	68	3	8					79
07:45 - 08:00	79	4	3					86
08:00 - 08:15	65	1	6					72
08:15 - 08:30	78	1	6					85
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	281	14	20	2	0	0	0	317

Strom 11: Geradeausfahrer auf B 269 aus Richtung Saarwellingen in Richtung A 8								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
05:30 - 05:45	170		2		5			177
05:45 - 06:00	108		1		1			110
06:00 - 06:15	105		7					112
06:15 - 06:30	91		9		1	1		102
06:30 - 06:45	108		8					116
06:45 - 07:00	148		4		2			154
07:00 - 07:15	169		10		1			180
07:15 - 07:30	166		8	1		1		176
07:30 - 07:45	145	1	11					157
07:45 - 08:00	119		12	1				132
08:00 - 08:15	122		17					139
08:15 - 08:30	88		6	1				95
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	599	1	41	2	1	1	0	645

Strom 12: Rechtsabbieger auf B 269 aus Richtung Saarwellingen in Straße "Beim Umspannwerk"								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
05:30 - 05:45								0
05:45 - 06:00	4	1						5
06:00 - 06:15	1							1
06:15 - 06:30	3							3
06:30 - 06:45								0
06:45 - 07:00	4							4
07:00 - 07:15	2		2					4
07:15 - 07:30	11							11
07:30 - 07:45	2		1					3
07:45 - 08:00			1					1
08:00 - 08:15			1					1
08:15 - 08:30								0
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	15	0	4	0	0	0	0	19

Strom 1: Linkseinbieger von Straße "Beim Umspannwerk" auf B 269 in Richtung Saarwellingen								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
13:00 - 13:15	2							2
13:15 - 13:30								0
13:30 - 13:45			1					1
13:45 - 14:00	1							1
14:00 - 14:15								0
14:15 - 14:30			1					1
14:30 - 14:45	1							1
14:45 - 15:00	4							4
15:00 - 15:15	4							4
15:15 - 15:30	5							5
15:30 - 15:45	3							3
15:45 - 16:00	4							4
16:00 - 16:15								0
16:15 - 16:30								0
16:30 - 16:45								0
16:45 - 17:00								0
17:00 - 17:15								0
17:15 - 17:30								0
Nachmittagsspitzenstunde								
13:30 - 14:30	1	0	2	0	0	0	0	3

Strom 3: Rechtseinbieger von Straße "Beim Umspannwerk" auf B 269 in Richtung A 8								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
13:00 - 13:15			3					3
13:15 - 13:30	2		2					4
13:30 - 13:45	1		2					3
13:45 - 14:00	1		2					3
14:00 - 14:15	1		3					4
14:15 - 14:30		2	2					4
14:30 - 14:45	3		2					5
14:45 - 15:00			5					5
15:00 - 15:15	6		3					9
15:15 - 15:30	1		5					6
15:30 - 15:45	3		7					10
15:45 - 16:00	5		3					8
16:00 - 16:15	21		5					26
16:15 - 16:30	3							3
16:30 - 16:45	4							4
16:45 - 17:00								0
17:00 - 17:15								0
17:15 - 17:30								0
Nachmittagsspitzenstunde								
13:30 - 14:30	3	2	9	0	0	0	0	14

Strom 4: Linksabbieger von B 269 aus Richtung A 8 in Straße "Beim Umspannwerk"								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
13:00 - 13:15			2					2
13:15 - 13:30	2		1					3
13:30 - 13:45	4		2					6
13:45 - 14:00	1		2					3
14:00 - 14:15			5					5
14:15 - 14:30	3	1	3					7
14:30 - 14:45	2		5					7
14:45 - 15:00	1	1	6					8
15:00 - 15:15	2		4					6
15:15 - 15:30	2		3					5
15:30 - 15:45	2		6					8
15:45 - 16:00	3		2					5
16:00 - 16:15	1							1
16:15 - 16:30	1							1
16:30 - 16:45								0
16:45 - 17:00	2							2
17:00 - 17:15								0
17:15 - 17:30								0
Nachmittagspitzenstunde								
13:30 - 14:30	8	1	12	0	0	0	0	21

Strom 5: Geradeausfahrer auf B 269 aus Richtung A8 in Richtung Saarwellingen								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
13:00 - 13:15	101	3	7		3			114
13:15 - 13:30	95	7	7		1			110
13:30 - 13:45	100	6	9					115
13:45 - 14:00	161	4	5		3			173
14:00 - 14:15	214	3	3					220
14:15 - 14:30	177	1	7					185
14:30 - 14:45	120	8	3					131
14:45 - 15:00	128	7	3					138
15:00 - 15:15	117	3	10		2			132
15:15 - 15:30	104	1	5		1			111
15:30 - 15:45	146	5	4		1			156
15:45 - 16:00	118	1	4					123
16:00 - 16:15	151	2	5	1	1			160
16:15 - 16:30	120	1	4					125
16:30 - 16:45	119	1	4		1			125
16:45 - 17:00	101		2					103
17:00 - 17:15	81	1	4					86
17:15 - 17:30	98							98
Nachmittagspitzenstunde								
13:30 - 14:30	652	14	24	0	3	0	0	693

Strom 11: Geradeausfahrer auf B 269 aus Richtung Saarwellingen in Richtung A 8								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
13:00 - 13:15	91		9	1	5			106
13:15 - 13:30	134		5		5	1		145
13:30 - 13:45	170		7		2			179
13:45 - 14:00	76		14		4			94
14:00 - 14:15	108		7		2			117
14:15 - 14:30	95		6		1			102
14:30 - 14:45	86	1	12					99
14:45 - 15:00	85	1	10		1			97
15:00 - 15:15	86		8			1		95
15:15 - 15:30	92	1	8		2	1		104
15:30 - 15:45	77		12					89
15:45 - 16:00	79	1	6					86
16:00 - 16:15	85		9	1				95
16:15 - 16:30	89		5					94
16:30 - 16:45	82		1		2			85
16:45 - 17:00	93	1	1		1			96
17:00 - 17:15	84		7		1			92
17:15 - 17:30	90		4		1			95
Nachmittagspitzenstunde								
13:30 - 14:30	449	0	34	0	9	0	0	492

Strom 12: Rechtsabbieger auf B 269 aus Richtung Saarwellingen in Straße "Beim Umspannwerk"								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
13:00 - 13:15								0
13:15 - 13:30								0
13:30 - 13:45	1							1
13:45 - 14:00			1					1
14:00 - 14:15								0
14:15 - 14:30	2		1					3
14:30 - 14:45	3							3
14:45 - 15:00	5		1					6
15:00 - 15:15								0
15:15 - 15:30	2							2
15:30 - 15:45	2		2					4
15:45 - 16:00	2		1					3
16:00 - 16:15			1					1
16:15 - 16:30								0
16:30 - 16:45								0
16:45 - 17:00								0
17:00 - 17:15								0
17:15 - 17:30								0
Nachmittagspitzenstunde								
13:30 - 14:30	3	0	2	0	0	0	0	5

Strom 1: Linkseinbieger von Straße "Beim Umspannwerk" auf B 269 in Richtung Saarwellingen								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
05:30 - 05:45								0
05:45 - 06:00								0
06:00 - 06:15								0
06:15 - 06:30			2					2
06:30 - 06:45								0
06:45 - 07:00								0
07:00 - 07:15								0
07:15 - 07:30								0
07:30 - 07:45			1					1
07:45 - 08:00	1							1
08:00 - 08:15	7		2					9
08:15 - 08:30								0
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	1	0	1	0	0	0	0	2

Strom 3: Rechtseinbieger von Straße "Beim Umspannwerk" auf B 269 in Richtung A 8								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
05:30 - 05:45								0
05:45 - 06:00			3					3
06:00 - 06:15			1					1
06:15 - 06:30			3					3
06:30 - 06:45			8					8
06:45 - 07:00			9					9
07:00 - 07:15	1		7					8
07:15 - 07:30	1	1	8					10
07:30 - 07:45	2		7					9
07:45 - 08:00	8	1	3					12
08:00 - 08:15	2	1	8					11
08:15 - 08:30	4		6					10
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	12	2	25	0	0	0	0	39

Strom 4: Linksabbieger von B 269 aus Richtung A 8 in Straße "Beim Umspannwerk"								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
05:30 - 05:45	4							4
05:45 - 06:00	2		1					3
06:00 - 06:15	1		9					10
06:15 - 06:30	3		8					11
06:30 - 06:45	1		4					5
06:45 - 07:00	5		6					11
07:00 - 07:15	9	1	3					13
07:15 - 07:30	21	1	4					26
07:30 - 07:45	8	2	1					11
07:45 - 08:00	3	1	4					8
08:00 - 08:15	1	1	7					9
08:15 - 08:30	1		4					5
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	41	5	12	0	0	0	0	58

Strom 5: Geradeausfahrer auf B 269 aus Richtung A8 in Richtung Saarwellingen								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
05:30 - 05:45	75		3		1			79
05:45 - 06:00	57	2	5		1			65
06:00 - 06:15	57		4					61
06:15 - 06:30	47	1	2					50
06:30 - 06:45	53	1	8					62
06:45 - 07:00	44	2	6					52
07:00 - 07:15	69	7	3					79
07:15 - 07:30	74	4	5	1				84
07:30 - 07:45	65	5	8					78
07:45 - 08:00	63	6	8					77
08:00 - 08:15	70	6	9					85
08:15 - 08:30	51	5	9					65
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	271	22	24	1	0	0	0	318

Strom 11: Geradeausfahrer auf B 269 aus Richtung Saarwellingen in Richtung A 8								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
05:30 - 05:45	167		2		3			172
05:45 - 06:00	110		1					111
06:00 - 06:15	90	1	4					95
06:15 - 06:30	98		5			1		104
06:30 - 06:45	98		11		1			110
06:45 - 07:00	149		7					156
07:00 - 07:15	168		10		1			179
07:15 - 07:30	187		13	1				201
07:30 - 07:45	172		9					181
07:45 - 08:00	118		11	1				130
08:00 - 08:15	96		8					104
08:15 - 08:30	86		13					99
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	645	0	43	2	1	0	0	691

Strom 12: Rechtsabbieger auf B 269 aus Richtung Saarwellingen in Straße "Beim Umspannwerk"								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
05:30 - 05:45	1							1
05:45 - 06:00	1							1
06:00 - 06:15	1							1
06:15 - 06:30	3							3
06:30 - 06:45			1					1
06:45 - 07:00	3							3
07:00 - 07:15	3							3
07:15 - 07:30	11							11
07:30 - 07:45	3							3
07:45 - 08:00	1							1
08:00 - 08:15								0
08:15 - 08:30	1							1
Morgenspitzenstunde								
07:00 - 08:00	18	0	0	0	0	0	0	18

Strom 1: Linkseinbieger von Straße "Beim Umspannwerk" auf B 269 in Richtung Saarwellingen								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
13:00 - 13:15	2							2
13:15 - 13:30								0
13:30 - 13:45								0
13:45 - 14:00			1					1
14:00 - 14:15	2							2
14:15 - 14:30			1					1
14:30 - 14:45								0
14:45 - 15:00	1		2					3
15:00 - 15:15	3							3
15:15 - 15:30	2		1					3
15:30 - 15:45	3		1					4
15:45 - 16:00	3							3
16:00 - 16:15	8							8
16:15 - 16:30								0
16:30 - 16:45								0
16:45 - 17:00								0
17:00 - 17:15	1							1
17:15 - 17:30								0
Nachmittagsspitzenstunde								
13:30 - 14:30	2	0	2	0	0	0	0	4

Strom 3: Rechtseinbieger von Straße "Beim Umspannwerk" auf B 269 in Richtung A 8								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
13:00 - 13:15	1		1					2
13:15 - 13:30	1		5					6
13:30 - 13:45			5					5
13:45 - 14:00	1	1	2					4
14:00 - 14:15			4					4
14:15 - 14:30	2		1					3
14:30 - 14:45	2		4					6
14:45 - 15:00	1		1					2
15:00 - 15:15	7		2					9
15:15 - 15:30	1		4					5
15:30 - 15:45	5		5					10
15:45 - 16:00	4		7					11
16:00 - 16:15	25		1					26
16:15 - 16:30								0
16:30 - 16:45	7							7
16:45 - 17:00								0
17:00 - 17:15	1							1
17:15 - 17:30								0
Nachmittagsspitzenstunde								
13:30 - 14:30	3	1	12	0	0	0	0	16

Strom 4: Linksabbieger von B 269 aus Richtung A 8 in Straße "Beim Umspannwerk"								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
13:00 - 13:15	1		3					4
13:15 - 13:30	1	1	4					6
13:30 - 13:45	2	1	2					5
13:45 - 14:00			2					2
14:00 - 14:15	2		4					6
14:15 - 14:30	2		2					4
14:30 - 14:45	2		2					4
14:45 - 15:00			8					8
15:00 - 15:15	2	1	1					4
15:15 - 15:30	4		1					5
15:30 - 15:45	1		2					3
15:45 - 16:00	5		2					7
16:00 - 16:15	5							5
16:15 - 16:30	6		1					7
16:30 - 16:45								0
16:45 - 17:00								0
17:00 - 17:15			1					1
17:15 - 17:30								0
Nachmittagspitzenstunde								
13:30 - 14:30	6	1	10	0	0	0	0	17

Strom 5: Geradeausfahrer auf B 269 aus Richtung A8 in Richtung Saarwellingen								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
13:00 - 13:15	104	4	7	1				116
13:15 - 13:30	100	2	9					111
13:30 - 13:45	94	2	9		2			107
13:45 - 14:00	161	7	4		2			174
14:00 - 14:15	222	7	6		2			237
14:15 - 14:30	153		12		2			167
14:30 - 14:45	131	4	9					144
14:45 - 15:00	102	1	7					110
15:00 - 15:15	131	2	7					140
15:15 - 15:30	90		6		1			97
15:30 - 15:45	152	2	5					159
15:45 - 16:00	138	1	7	1				147
16:00 - 16:15	134	3	6					143
16:15 - 16:30	145	1	6					152
16:30 - 16:45	153	2	4		1			160
16:45 - 17:00	126		4					130
17:00 - 17:15	81	1	4					86
17:15 - 17:30	98							98
Nachmittagspitzenstunde								
13:30 - 14:30	630	16	31	0	8	0	0	685

Strom 11: Geradeausfahrer auf B 269 aus Richtung Saarwellingen in Richtung A 8								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
13:00 - 13:15	105		8	1	3			117
13:15 - 13:30	134		13		3	1		151
13:30 - 13:45	150		15		1			166
13:45 - 14:00	71		10		1			82
14:00 - 14:15	89		10		1			100
14:15 - 14:30	112		9					121
14:30 - 14:45	83		10					93
14:45 - 15:00	83		9		1			93
15:00 - 15:15	100		10					110
15:15 - 15:30	95		10	1	1			107
15:30 - 15:45	80	1	6		1			88
15:45 - 16:00	83		7					90
16:00 - 16:15	68		4					72
16:15 - 16:30	68		2		1			71
16:30 - 16:45	81		8					89
16:45 - 17:00	77		3					80
17:00 - 17:15	84		7		1			92
17:15 - 17:30	90		4		1			95
Nachmittagspitzenstunde								
13:30 - 14:30	422	0	44	0	3	0	0	469

Strom 12: Rechtsabbieger auf B 269 aus Richtung Saarwellingen in Straße "Beim Umspannwerk"								
Uhrzeit	PKW & Lw < 3,5 t	LKW ohne Anhänger	Last- und Sattelzüge	Busse	Zweiräder (Motorrad, Mofa etc.)	Radfahrer	Fußgänger	Summe Kfz
13:00 - 13:15			1					1
13:15 - 13:30			2					2
13:30 - 13:45	1							1
13:45 - 14:00			2					2
14:00 - 14:15	1							1
14:15 - 14:30								0
14:30 - 14:45	1							1
14:45 - 15:00								0
15:00 - 15:15								0
15:15 - 15:30			1					1
15:30 - 15:45	3		1					4
15:45 - 16:00	1							1
16:00 - 16:15								0
16:15 - 16:30								0
16:30 - 16:45			1					1
16:45 - 17:00								0
17:00 - 17:15								0
17:15 - 17:30	1							1
Nachmittagspitzenstunde								
13:30 - 14:30	2	0	2	0	0	0	0	4

Querschnitt 1 - L 143 Höhe Diefflen					
IST-ZUSTAND (2023)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	9889	760	95	9129	571
LKW 1	411	17	2	394	25
LKW 2	380	7	1	373	23
Krad	197	5	1	192	12
p1 [%]	3,8%	2,2%		3,9%	
p2 [%]	3,5%	0,9%		3,7%	
Gesamt	10877	789	99	10088	631

Querschnitt 1 - L 143 Höhe Diefflen					
PROGNOSE NULLFALL 1 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	9889	760	95	9129	571
LKW 1	487	20	3	467	29
LKW 2	450	8	1	442	28
Krad	197	5	1	192	12
p1 [%]	4,4%	2,5%		4,6%	
p2 [%]	4,1%	1,0%		4,3%	
Gesamt	11023	793	100	10230	640
Δ zu Ist	146				

Querschnitt 1 - L 143 Höhe Diefflen					
PROGNOSE PLANFALL 1 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	9967	778	97	9189	574
LKW 1	487	20	3	467	29
LKW 2	450	8	1	442	28
Krad	197	5	1	192	12
p1 [%]	4,4%	2,5%		4,5%	
p2 [%]	4,1%	1,0%		4,3%	
Gesamt	11101	811	102	10290	643
Δ zu NF 1	78				

Querschnitt 1 - L 143 Höhe Diefflen					
PROGNOSE NULLFALL 2 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	9889	760	95	9129	571
LKW 1	487	20	3	467	29
LKW 2	450	8	1	442	28
Krad	197	5	1	192	12
p1 [%]	4,4%	2,5%		4,6%	
p2 [%]	4,1%	1,0%		4,3%	
Gesamt	11023	793	100	10230	640
Δ zu Ist	146				

Querschnitt 1 - L 143 Höhe Diefflen					
PROGNOSE PLANFALL 2 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	9967	778	97	9189	574
LKW 1	487	20	3	467	29
LKW 2	450	8	1	442	28
Krad	197	5	1	192	12
p1 [%]	4,4%	2,5%		4,5%	
p2 [%]	4,1%	1,0%		4,3%	
Gesamt	11101	811	102	10290	643
Δ zu NF 2	78				

Querschnitt 1 - L 143 Höhe Diefflen					
PROGNOSE NULLFALL 3 (2027)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	9889	760	95	9129	571
LKW 1	424	18	2	406	25
LKW 2	391	7	1	384	24
Krad	197	5	1	192	12
p1 [%]	3,9%	2,3%		4,0%	
p2 [%]	3,6%	0,9%		3,8%	
Gesamt	10901	790	99	10111	632
Δ zu Ist	24				

Querschnitt 1 - L 143 Höhe Diefflen					
PROGNOSE PLANFALL 3 (2027)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	9939	760	97	9179	574
LKW 1	424	18	3	406	25
LKW 2	391	7	1	384	24
Krad	197	5	1	192	12
p1 [%]	3,9%	2,3%		4,0%	
p2 [%]	3,6%	0,9%		3,8%	
Gesamt	10951	790	102	10161	635
Δ zu NF 3	50				

Querschnitt 2a - B 269 zwischen KP1 & Saarwellingen					
IST-ZUSTAND (2023)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	11397	1340	168	10057	629
LKW 1	562	12	2	550	34
LKW 2	1108	32	4	1076	67
Krad	141	17	2	124	8
p1 [%]	4,3%	0,9%		4,7%	
p2 [%]	8,4%	2,3%		9,1%	
Gesamt	13208	1401	176	11807	738

Querschnitt 2a - B 269 zwischen KP1 & Saarwellingen					
PROGNOSE NULLFALL 1 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	11397	1340	168	10057	629
LKW 1	665	14	2	651	41
LKW 2	1312	38	5	1274	80
Krad	141	17	2	124	8
p1 [%]	4,9%	1,0%		5,4%	
p2 [%]	9,7%	2,7%		10,5%	
Gesamt	13515	1409	177	12106	758
Δ zu Ist	307				

Querschnitt 2a - B 269 zwischen KP1 & Saarwellingen					
PROGNOSE PLANFALL 1 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	11419	1346	168	10073	630
LKW 1	665	14	2	651	41
LKW 2	1344	38	5	1306	82
Krad	141	17	2	124	8
p1 [%]	4,9%	1,0%		5,4%	
p2 [%]	9,9%	2,7%		10,7%	
Gesamt	13569	1415	177	12154	761
Δ zu NF 1	54				

Querschnitt 2a - B 269 zwischen KP1 & Saarwellingen					
PROGNOSE NULLFALL 2 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	11687	1425	178	10262	641
LKW 1	665	14	2	651	41
LKW 2	1312	38	5	1274	80
Krad	141	17	2	124	8
p1 [%]	4,8%	0,9%		5,3%	
p2 [%]	9,5%	2,5%		10,3%	
Gesamt	13805	1494	187	12311	770
Δ zu Ist	597				

Querschnitt 2a - B 269 zwischen KP1 & Saarwellingen					
PROGNOSE PLANFALL 2 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	11708	1431	179	10277	642
LKW 1	665	14	2	651	41
LKW 2	1344	38	5	1306	82
Krad	141	17	2	124	8
p1 [%]	4,8%	0,9%		5,3%	
p2 [%]	9,7%	2,5%		10,6%	
Gesamt	13858	1500	188	12358	773
Δ zu NF 2	53				

Querschnitt 2a - B 269 zwischen KP1 & Saarwellingen					
PROGNOSE NULLFALL 3 (2027)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	11397	1340	168	10057	629
LKW 1	579	12	2	567	35
LKW 2	1142	33	4	1109	69
Krad	141	17	2	124	8
p1 [%]	4,4%	0,9%		4,8%	
p2 [%]	8,6%	2,4%		9,4%	
Gesamt	13259	1402	176	11857	741
Δ zu Ist	51				

Querschnitt 2a - B 269 zwischen KP1 & Saarwellingen					
PROGNOSE PLANFALL 3 (2027)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	11404	1340	168	10064	629
LKW 1	683	12	2	671	42
LKW 2	1142	33	4	1109	69
Krad	141	17	2	124	8
p1 [%]	5,1%	0,9%		5,6%	
p2 [%]	8,5%	2,4%		9,3%	
Gesamt	13370	1402	176	11968	748
Δ zu NF 3	111				

Querschnitt 2b - B 269 zwischen KP1 & AS Ford-Werke					
IST-ZUSTAND (2023)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	11810	1340	168	10470	654
LKW 1	585	12	2	573	36
LKW 2	1152	32	4	1120	70
Krad	146	17	2	129	8
p1 [%]	4,3%	0,9%		4,7%	
p2 [%]	8,4%	2,3%		9,1%	
Gesamt	13693	1401	176	12292	768

Querschnitt 2b - B 269 zwischen KP1 & AS Ford-Werke					
PROGNOSE NULLFALL 1 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	11810	1340	168	10470	654
LKW 1	693	14	2	679	42
LKW 2	1364	38	5	1326	83
Krad	146	17	2	129	8
p1 [%]	4,9%	1,0%		5,4%	
p2 [%]	9,7%	2,7%		10,5%	
Gesamt	14013	1409	177	12604	787
Δ zu Ist	320				

Querschnitt 2b - B 269 zwischen KP1 & AS Ford-Werke					
PROGNOSE PLANFALL 1 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	11836	1346	168	10490	656
LKW 1	693	14	2	679	42
LKW 2	2026	38	5	1988	124
Krad	146	17	2	129	8
p1 [%]	4,7%	1,0%		5,1%	
p2 [%]	13,8%	2,7%		15,0%	
Gesamt	14701	1415	177	13286	830
Δ zu NF 1	688				

Querschnitt 2b - B 269 zwischen KP1 & AS Ford-Werke					
PROGNOSE NULLFALL 2 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	12100	1425	178	10675	667
LKW 1	693	14	2	679	42
LKW 2	1364	38	5	1326	83
Krad	146	17	2	129	8
p1 [%]	4,8%	0,9%		5,3%	
p2 [%]	9,5%	2,5%		10,4%	
Gesamt	14303	1494	187	12809	800
Δ zu Ist	610				

Querschnitt 2b - B 269 zwischen KP1 & AS Ford-Werke					
PROGNOSE PLANFALL 2 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	12125	1431	179	10694	668
LKW 1	693	14	2	679	42
LKW 2	2026	38	5	1988	124
Krad	146	17	2	129	8
p1 [%]	4,6%	0,9%		5,0%	
p2 [%]	13,5%	2,5%		14,7%	
Gesamt	14990	1500	188	13490	842
Δ zu NF 2	687				

Querschnitt 2b - B 269 zwischen KP1 & AS Ford-Werke					
PROGNOSE NULLFALL 3 (2027)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	11810	1340	168	10470	654
LKW 1	602	12	2	590	37
LKW 2	1187	33	4	1154	72
Krad	146	17	2	129	8
p1 [%]	4,4%	0,9%		4,8%	
p2 [%]	8,6%	2,4%		9,3%	
Gesamt	13745	1402	176	12343	771
Δ zu Ist	52				

Querschnitt 2b - B 269 zwischen KP1 & AS Ford-Werke					
PROGNOSE PLANFALL 3 (2027)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	11864	1340	168	10524	658
LKW 1	1443	12	2	1431	89
LKW 2	1187	33	4	1154	72
Krad	146	17	2	129	8
p1 [%]	9,9%	0,9%		10,8%	
p2 [%]	8,1%	2,4%		8,7%	
Gesamt	14640	1402	176	13238	827
Δ zu NF 3	895				

Querschnitt 2b - in Fahrtrichtung Autobahn (nach Süden)					
IST-ZUSTAND (2023)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	5755	846	106	4909	307
LKW 1	289	3	0	286	18
LKW 2	574	7	1	567	35
Krad	74	14	2	60	4
p1 [%]	4,3%	0,3%		4,9%	
p2 [%]	8,6%	0,8%		9,7%	
Gesamt	6692	870	109	5822	364

Querschnitt 2b - in Fahrtrichtung Autobahn (nach Süden)					
PROGNOSE NULLFALL 1 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	5755	846	106	4909	307
LKW 1	343	4	1	339	21
LKW 2	679	8	1	671	42
Krad	74	14	2	60	4
p1 [%]	5,0%	0,5%		5,7%	
p2 [%]	9,9%	0,9%		11,2%	
Gesamt	6851	872	110	5979	374
Δ zu Ist	159				

Querschnitt 2b - in Fahrtrichtung Autobahn (nach Süden)					
PROGNOSE PLANFALL 1 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	5768	849	106	4919	307
LKW 1	343	4	1	339	21
LKW 2	1010	8	1	1002	63
Krad	74	14	2	60	4
p1 [%]	4,8%	0,5%		5,4%	
p2 [%]	14,0%	0,9%		15,9%	
Gesamt	7195	875	110	6320	395
Δ zu NF 1	344				

Querschnitt 2b - in Fahrtrichtung Autobahn (nach Süden)					
PROGNOSE NULLFALL 2 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	5875	931	116	4944	309
LKW 1	343	4	1	339	21
LKW 2	679	8	1	671	42
Krad	74	14	2	60	4
p1 [%]	4,9%	0,4%		5,6%	
p2 [%]	9,7%	0,8%		11,2%	
Gesamt	6971	957	120	6014	376
Δ zu Ist	279				

Querschnitt 2b - in Fahrtrichtung Autobahn (nach Süden)					
PROGNOSE PLANFALL 2 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	5913	892	112	5021	314
LKW 1	343	4	1	339	21
LKW 2	1010	8	1	1002	63
Krad	74	14	2	60	4
p1 [%]	4,7%	0,4%		5,3%	
p2 [%]	13,8%	0,9%		15,6%	
Gesamt	7340	918	116	6422	402
Δ zu NF 2	369				

Querschnitt 2b - in Fahrtrichtung Autobahn (nach Süden)					
PROGNOSE NULLFALL 3 (2027)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	5755	846	106	4909	307
LKW 1	298	3	0	295	18
LKW 2	591	7	1	584	37
Krad	74	14	2	60	4
p1 [%]	4,4%	0,3%		5,0%	
p2 [%]	8,8%	0,8%		10,0%	
Gesamt	6718	870	109	5848	366
Δ zu Ist	26				

Querschnitt 2b - in Fahrtrichtung Autobahn (nach Süden)					
PROGNOSE PLANFALL 3 (2027)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	5782	846	106	4936	309
LKW 1	719	3	0	716	45
LKW 2	591	7	1	584	37
Krad	74	14	2	60	4
p1 [%]	10,0%	0,3%		11,4%	
p2 [%]	8,2%	0,8%		9,3%	
Gesamt	7166	870	109	6296	395
Δ zu NF 3	448				

Querschnitt 2b - in Fahrtrichtung Saarwellingen (nach Norden)					
IST-ZUSTAND (2023)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	6055	491	61	5564	348
LKW 1	296	8	1	288	18
LKW 2	578	23	3	555	35
Krad	72	3	0	69	4
p1 [%]	4,2%	1,5%		4,4%	
p2 [%]	8,3%	4,4%		8,6%	
Gesamt	7001	525	65	6476	405

Querschnitt 2b - in Fahrtrichtung Saarwellingen (nach Norden)					
PROGNOSE NULLFALL 1 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	6055	491	61	5564	348
LKW 1	350	9	1	341	21
LKW 2	684	27	3	657	41
Krad	72	3	0	69	4
p1 [%]	4,9%	1,7%		5,1%	
p2 [%]	9,6%	5,1%		9,9%	
Gesamt	7161	530	65	6631	414
Δ zu Ist	160				

Querschnitt 2b - in Fahrtrichtung Saarwellingen (nach Norden)					
PROGNOSE PLANFALL 1 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	6068	494	62	5574	348
LKW 1	350	9	1	341	21
LKW 2	1015	27	3	988	62
Krad	72	3	0	69	4
p1 [%]	4,7%	1,7%		4,9%	
p2 [%]	13,5%	5,1%		14,2%	
Gesamt	7505	533	66	6972	435
Δ zu NF 1	344				

Querschnitt 2b - in Fahrtrichtung Saarwellingen (nach Norden)					
PROGNOSE NULLFALL 2 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	6225	491	61	5734	358
LKW 1	350	9	1	341	21
LKW 2	684	27	3	657	41
Krad	72	3	0	69	4
p1 [%]	4,8%	1,7%		5,0%	
p2 [%]	9,3%	5,1%		9,7%	
Gesamt	7331	530	65	6801	424
Δ zu Ist	330				

Querschnitt 2b - in Fahrtrichtung Saarwellingen (nach Norden)					
PROGNOSE PLANFALL 2 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	6213	537	67	5676	355
LKW 1	350	9	1	341	21
LKW 2	1015	27	3	988	62
Krad	72	3	0	69	4
p1 [%]	4,6%	1,6%		4,8%	
p2 [%]	13,3%	4,7%		14,0%	
Gesamt	7650	576	71	7074	442
Δ zu NF 2	319				

Querschnitt 2b - in Fahrtrichtung Saarwellingen (nach Norden)					
PROGNOSE NULLFALL 3 (2027)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	6055	491	61	5564	348
LKW 1	305	8	1	297	19
LKW 2	596	24	3	572	36
Krad	72	3	0	69	4
p1 [%]	4,3%	1,5%		4,6%	
p2 [%]	8,5%	4,6%		8,8%	
Gesamt	7028	526	65	6502	407
Δ zu Ist	27				

Querschnitt 2b - in Fahrtrichtung Saarwellingen (nach Norden)					
PROGNOSE PLANFALL 3 (2027)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	6082	491	61	5591	349
LKW 1	726	8	1	718	45
LKW 2	596	24	3	572	36
Krad	72	3	0	69	4
p1 [%]	9,7%	1,5%		10,3%	
p2 [%]	8,0%	4,6%		8,2%	
Gesamt	7476	526	65	6950	434
Δ zu NF 3	448				

Querschnitt 3 - L 174 Merziger Straße					
IST-ZUSTAND (2023)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	10752	460	58	10292	643
LKW 1	410	18	2	392	25
LKW 2	247	11	1	236	15
Krad	231	10	1	221	14
p1 [%]	3,5%	3,6%		3,5%	
p2 [%]	2,1%	2,2%		2,1%	
Gesamt	11640	499	62	11141	697

Querschnitt 3 - L 174 Merziger Straße					
PROGNOSE NULLFALL 1 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	10979	470	59	10509	657
LKW 1	467	20	3	447	28
LKW 2	273	12	2	261	16
Krad	231	10	1	221	14
p1 [%]	3,9%	3,9%		3,9%	
p2 [%]	2,3%	2,3%		2,3%	
Gesamt	11950	512	65	11438	715
Δ zu Ist	310				

Querschnitt 3 - L 174 Merziger Straße					
PROGNOSE PLANFALL 1 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	11081	475	59	10606	663
LKW 1	467	20	3	447	28
LKW 2	273	12	2	261	16
Krad	231	10	1	221	14
p1 [%]	3,9%	3,9%		3,9%	
p2 [%]	2,3%	2,3%		2,3%	
Gesamt	12052	517	65	11535	721
Δ zu NF 1	102				

Querschnitt 3 - L 174 Merziger Straße					
PROGNOSE NULLFALL 2 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	10979	470	59	10509	657
LKW 1	467	20	3	447	28
LKW 2	273	12	2	261	16
Krad	231	10	1	221	14
p1 [%]	3,9%	3,9%		3,9%	
p2 [%]	2,3%	2,3%		2,3%	
Gesamt	11950	512	65	11438	715
Δ zu Ist	310				

Querschnitt 3 - L 174 Merziger Straße					
PROGNOSE PLANFALL 2 (2040)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	11081	475	59	10606	663
LKW 1	467	20	3	447	28
LKW 2	273	12	2	261	16
Krad	231	10	1	221	14
p1 [%]	3,9%	3,9%		3,9%	
p2 [%]	2,3%	2,3%		2,3%	
Gesamt	12052	517	65	11535	721
Δ zu NF 2	102				

Querschnitt 3 - L 174 Merziger Straße					
PROGNOSE NULLFALL 3 (2027)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	10752	460	58	10292	643
LKW 1	423	19	2	404	25
LKW 2	254	11	1	243	15
Krad	231	10	1	221	14
p1 [%]	3,6%	3,8%		3,6%	
p2 [%]	2,2%	2,2%		2,2%	
Gesamt	11660	500	62	11160	697
Δ zu Ist	20				

Querschnitt 3 - L 174 Merziger Straße					
PROGNOSE PLANFALL 3 (2027)					
Fahrzeugart	Gesamt [Kfz/24h]	nachts (22-6 Uhr)		tags (6-22 Uhr)	
		[Kfz/8h]	[Kfz/1h]	[Kfz/16h]	[Kfz/1h]
PKW	10752	460	58	10292	643
LKW 1	423	19	2	404	25
LKW 2	254	11	1	243	15
Krad	231	10	1	221	14
p1 [%]	3,6%	3,8%		3,6%	
p2 [%]	2,2%	2,2%		2,2%	
Gesamt	11660	500	62	11160	697
Δ zu NF 3	0				

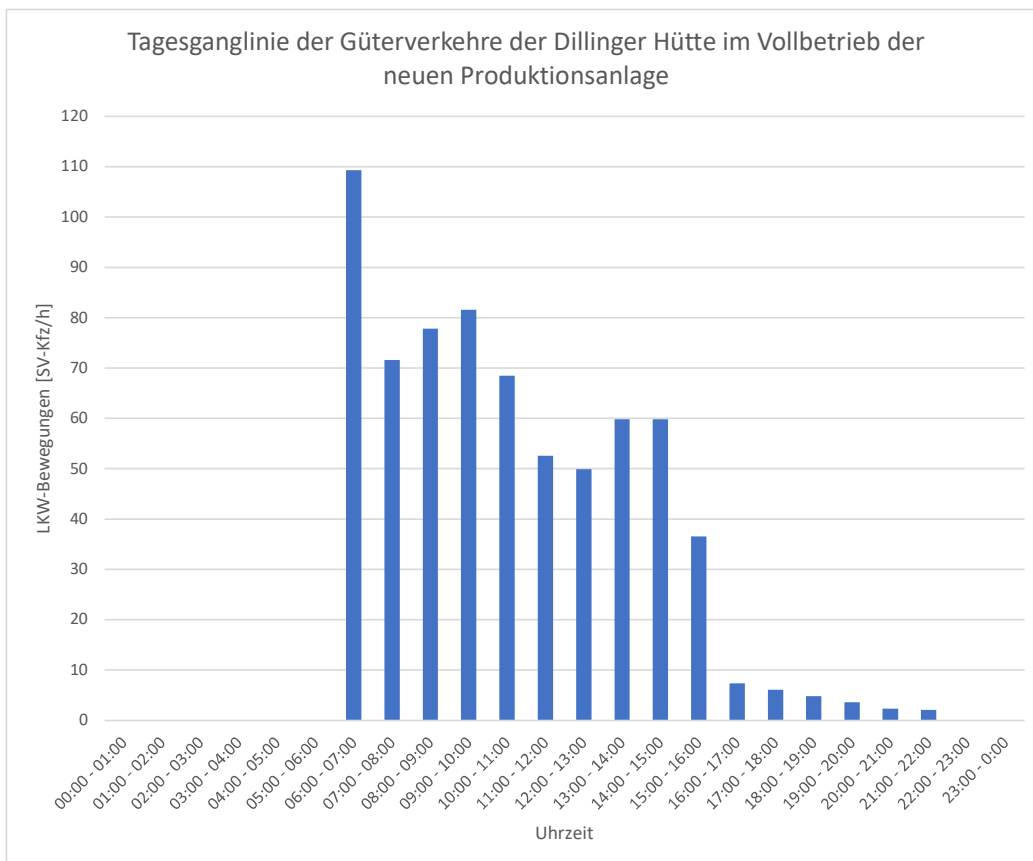
Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Verkehrserzeugung der Prognose-Planfälle 1 und 2

Uhrzeit	Anzahl Schwertransporterbewegungen am Tor 6 ohne Schlackentransporte			
	Summe [SV-Kfz/d]	Schrott [SV-Kfz/d]	Staub [SV-Kfz/d]	Aufbereiter [SV-Kfz/d]
00:00 - 01:00	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0	0	0
06:00 - 07:00	109	20,40	1,13	87,80
07:00 - 08:00	72	20,40	1,13	50,11
08:00 - 09:00	78	17,40	1,13	59,33
09:00 - 10:00	82	13,92	1,13	66,55
10:00 - 11:00	68	10,44	1,13	56,93
11:00 - 12:00	53	6,96	1,13	44,50
12:00 - 13:00	50	3,48	1,13	45,30
13:00 - 14:00	60	3,00	1,13	55,72
14:00 - 15:00	60	10,20	1,13	48,51
15:00 - 16:00	37	10,20	1,13	25,26
16:00 - 17:00	7	6,20	1,13	0
17:00 - 18:00	6	4,96	1,13	0
18:00 - 19:00	5	3,72	1,13	0
19:00 - 20:00	4	2,48	1,13	0
20:00 - 21:00	2	1,24	1,13	0
21:00 - 22:00	2	1,00	1,13	0
22:00 - 23:00	0	0	0	0
23:00 - 0:00	0	0	0	0
Gesamt (24h)	694	136	18	540

Hinweise:

Alle Angaben in LKW-Bewegungen [SV-Kfz]

Bewegungen als 50 % einfahrend & 50 % ausfahrend angenommen



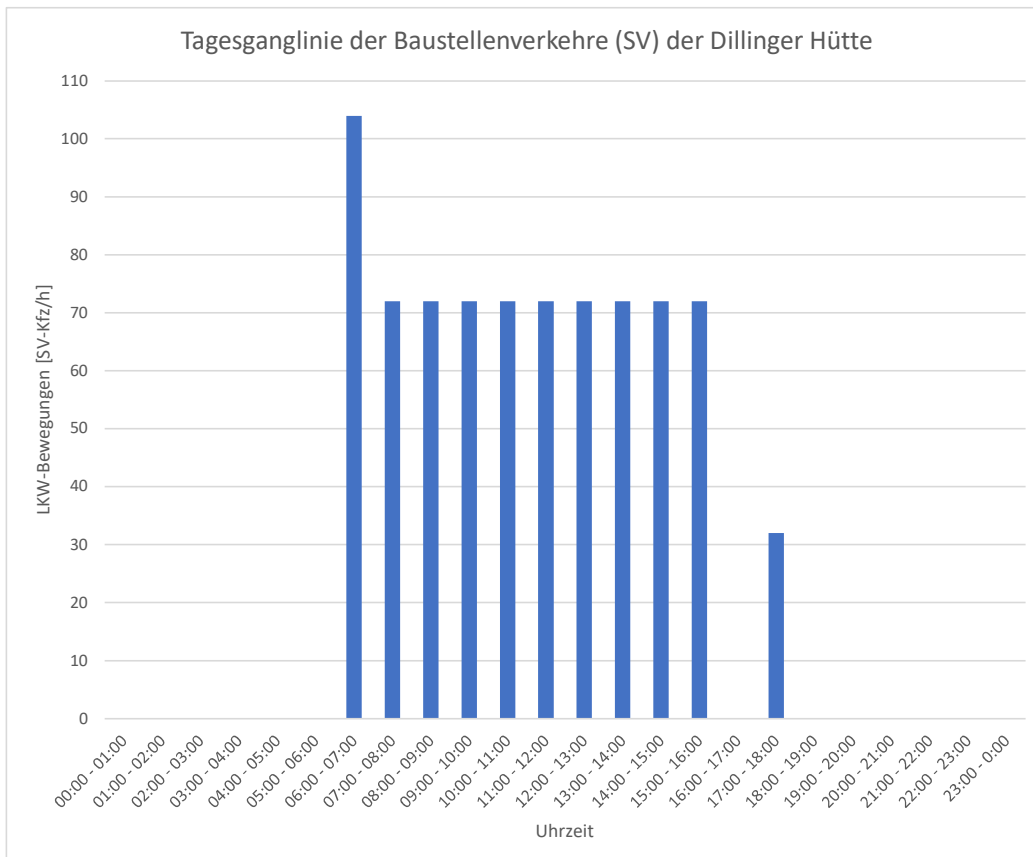
Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Verkehrserzeugung des Prognose-Planfalls 3

Uhrzeit	Baustellenverkehre der Dillinger Hütte in der Tiefbauphase = Szenario des Prognose Planfalls 3		
	Summe	Erdtransporte (LKW)	Personentransport der Bauarbeiter (Shuttle-Bus)
	[SV-Kfz/d]	[Kfz/d]	[Kfz/d]
00:00 - 01:00	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0	0
06:00 - 07:00	104	72	32
07:00 - 08:00	72	72	0
08:00 - 09:00	72	72	0
09:00 - 10:00	72	72	0
10:00 - 11:00	72	72	0
11:00 - 12:00	72	72	0
12:00 - 13:00	72	72	0
13:00 - 14:00	72	72	0
14:00 - 15:00	72	72	0
15:00 - 16:00	72	72	0
16:00 - 17:00	0	0	0
17:00 - 18:00	32	0	32
18:00 - 19:00	0	0	0
19:00 - 20:00	0	0	0
20:00 - 21:00	0	0	0
21:00 - 22:00	0	0	0
22:00 - 23:00	0	0	0
23:00 - 0:00	0	0	0
Gesamt (24h)	784	720	64

Hinweise:

Alle Angaben in LKW- bzw. Bus-Bewegungen [SV-Kfz]

Bewegungen als 50 % einfahrend & 50 % ausfahrend angenommen



Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Morgenspitzenstunde (07:00 - 08:00) - Ist-Zustand
 Datei : 2309_ARGUS_Dillingen_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		730				1800						A
3		19				1600		2,7	1	1	1	A
Misch-H		749				1794	2 + 3	3,7	2	3	4	A
4		11	7,4	3,4	1161	146		31,1	1	1	1	D
6		46	7,3	3,1	691	385		19,5	1	1	1	B
Misch-N												
8		455				1800						A
7		77	5,9	2,6	699	567		9,3	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
 Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen
 B 269 aus Richtung Autobahn
 Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

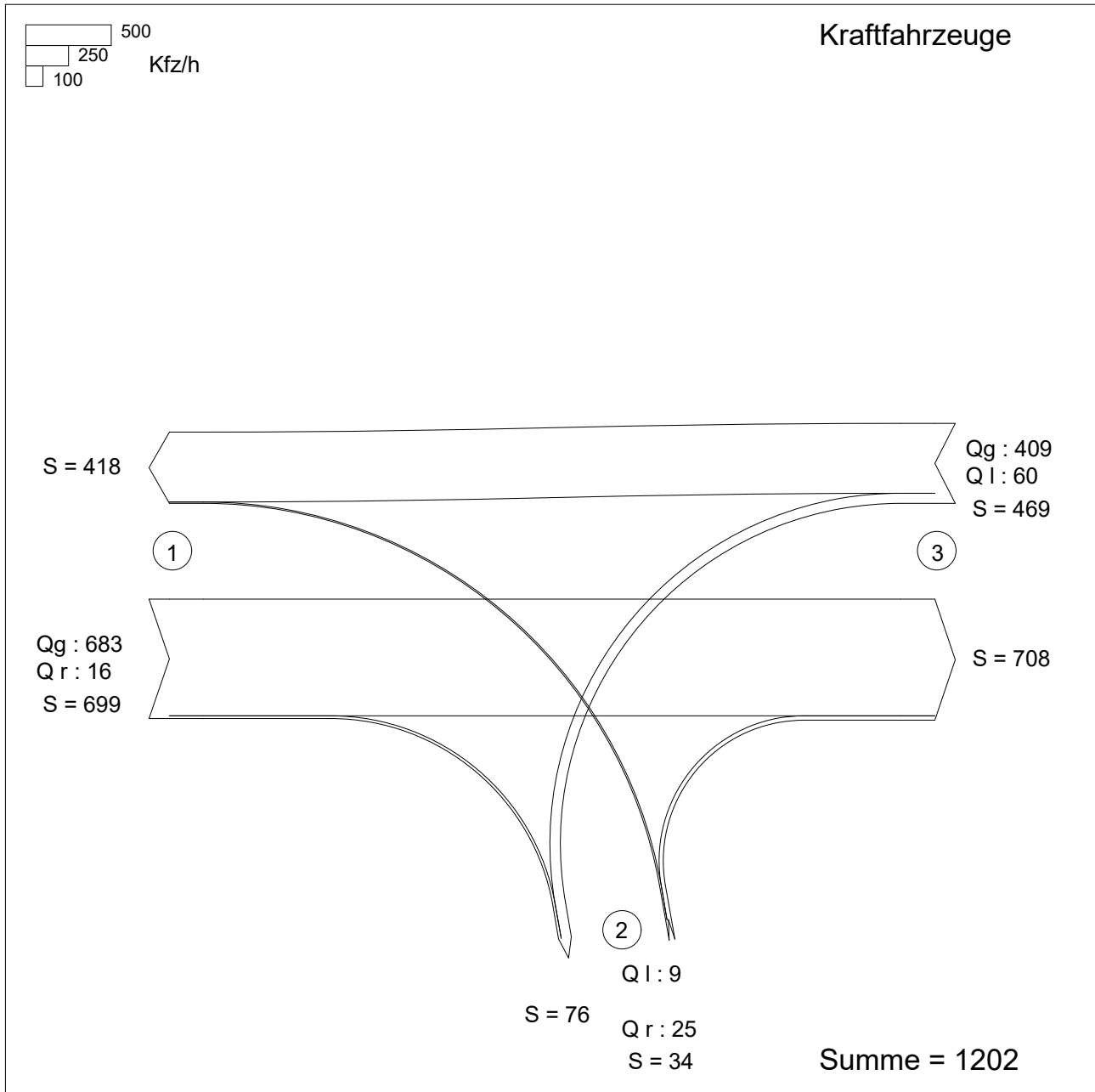
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt " B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Morgenspitzenstunde (07:00 - 08:00) - Ist-Zustand
 Datei : 2309_ARGUS_Dillingen_KP1.kob



Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Mittagsspitzenstunde (13:30 - 14:30) - Ist-Zustand
 Datei : 2309_ARGUS_Dillingen_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		526				1800						A
3		7				1600						A
Misch-H		533				1797	2 + 3	3,1	1	2	2	A
4		5	7,4	3,4	1209	149		41,6	1	1	1	D
6		24	7,3	3,1	495	527		12,3	1	1	1	B
Misch-N												
8		724				1800						A
7		34	5,9	2,6	497	734		8,2	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
 Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen
 B 269 aus Richtung Autobahn
 Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

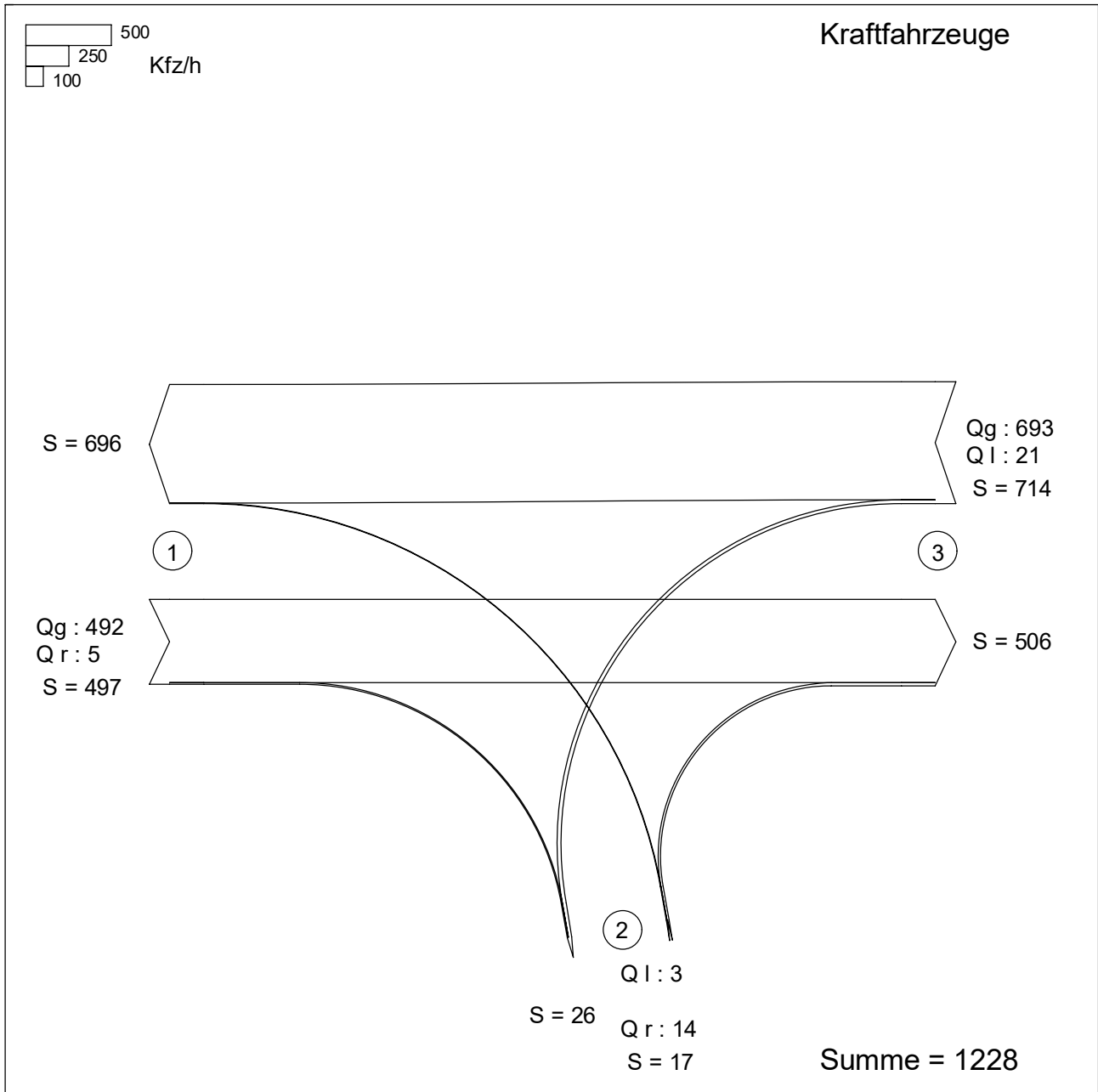
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Mittagsspitzenstunde (13:30 - 14:30) - Ist-Zustand
 Datei : 2309_ARGUS_Dillingen_KP1.kob



Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Nachmittagspitzenstunde (15:45 - 16:45) - Ist-Zustand
 Datei : 2309_ARGUS_Dillingen_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		453				1800						A
3		9				1600		3,4	1	1	1	A
Misch-H		462				1796	2 + 3	2,9	1	2	2	A
4		15	7,4	3,4	1008	211		21,2	1	1	1	C
6		45	7,3	3,1	430	584		7,3	1	1	1	A
Misch-N												
8		602				1800						A
7		15	5,9	2,6	433	796		6,9	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
 Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen
 B 269 aus Richtung Autobahn
 Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

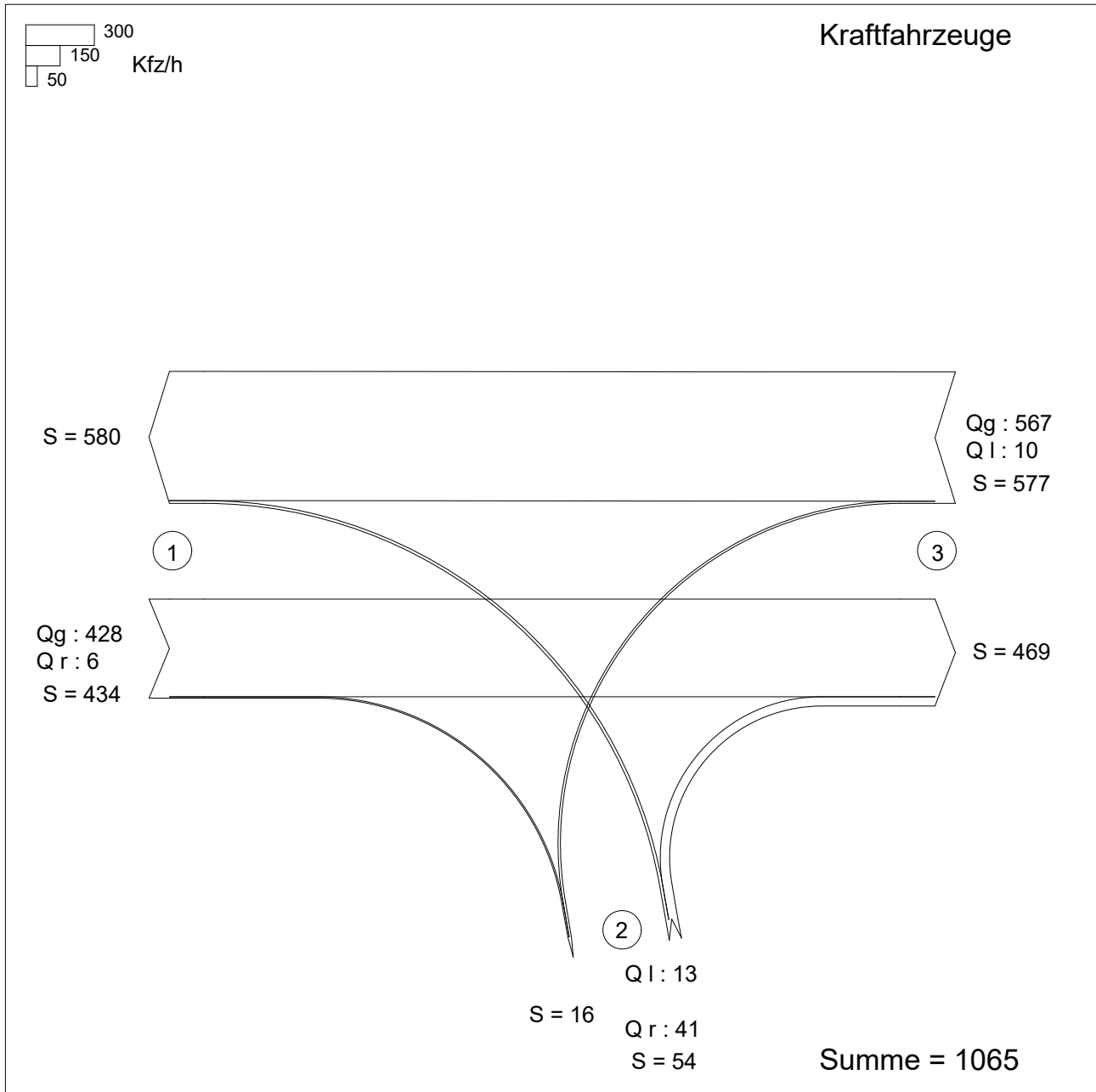
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Nachmittagspitzenstunde (15:45 - 16:45) - Ist-Zustand
 Datei : 2309_ARGUS_Dillingen_KP1.kob

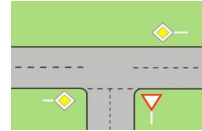


Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Morgenspitzenstunde (07:00 - 08:00) - Prognose Nullfall 1
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		744				1800						A
3		21				1600						A
Misch-H		765				1794	2 + 3	3,8	2	3	4	A
4		13	7,4	3,4	1186	138		36,0	1	1	1	D
6		54	7,3	3,1	700	380		20,3	1	1	1	C
Misch-N												
8		477				1800						A
7		85	5,9	2,6	708	560		9,8	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
 Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen
 B 269 aus Richtung Autobahn
 Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

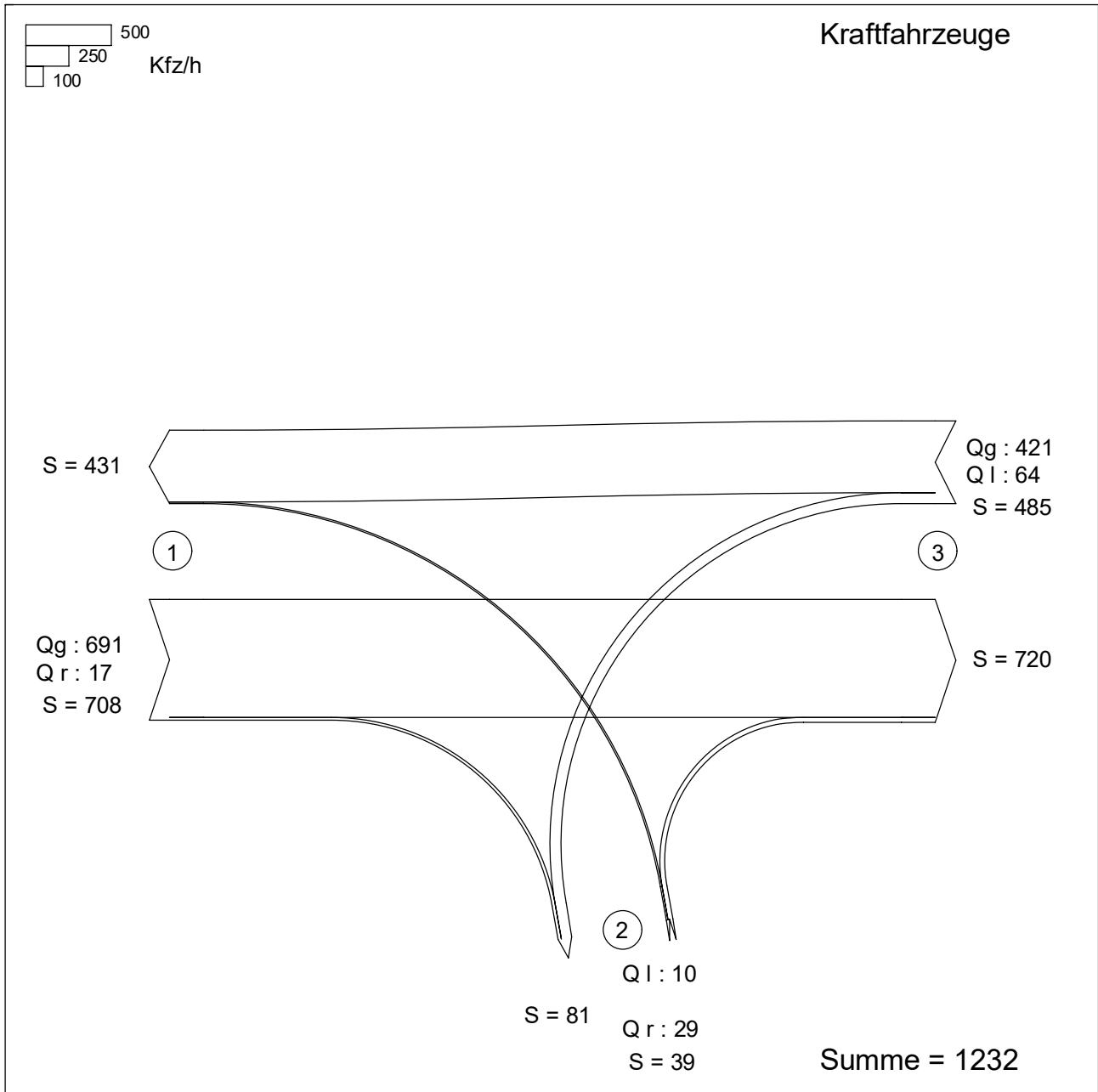
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Morgenspitzenstunde (07:00 - 08:00) - Prognose Nullfall 1
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob

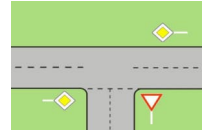


Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Mittagsspitzenstunde (13:30 - 14:30) - Prognose Nullfall 1
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		540				1800						A
3		9				1600						A
Misch-H		549				1796	2 + 3	3,1	2	2	3	A
4		7	7,4	3,4	1227	144		46,1	1	1	1	E
6		30	7,3	3,1	502	521		12,9	1	1	1	B
Misch-N												
8		739				1800						A
7		39	5,9	2,6	505	726		8,5	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
 Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen
 B 269 aus Richtung Autobahn
 Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

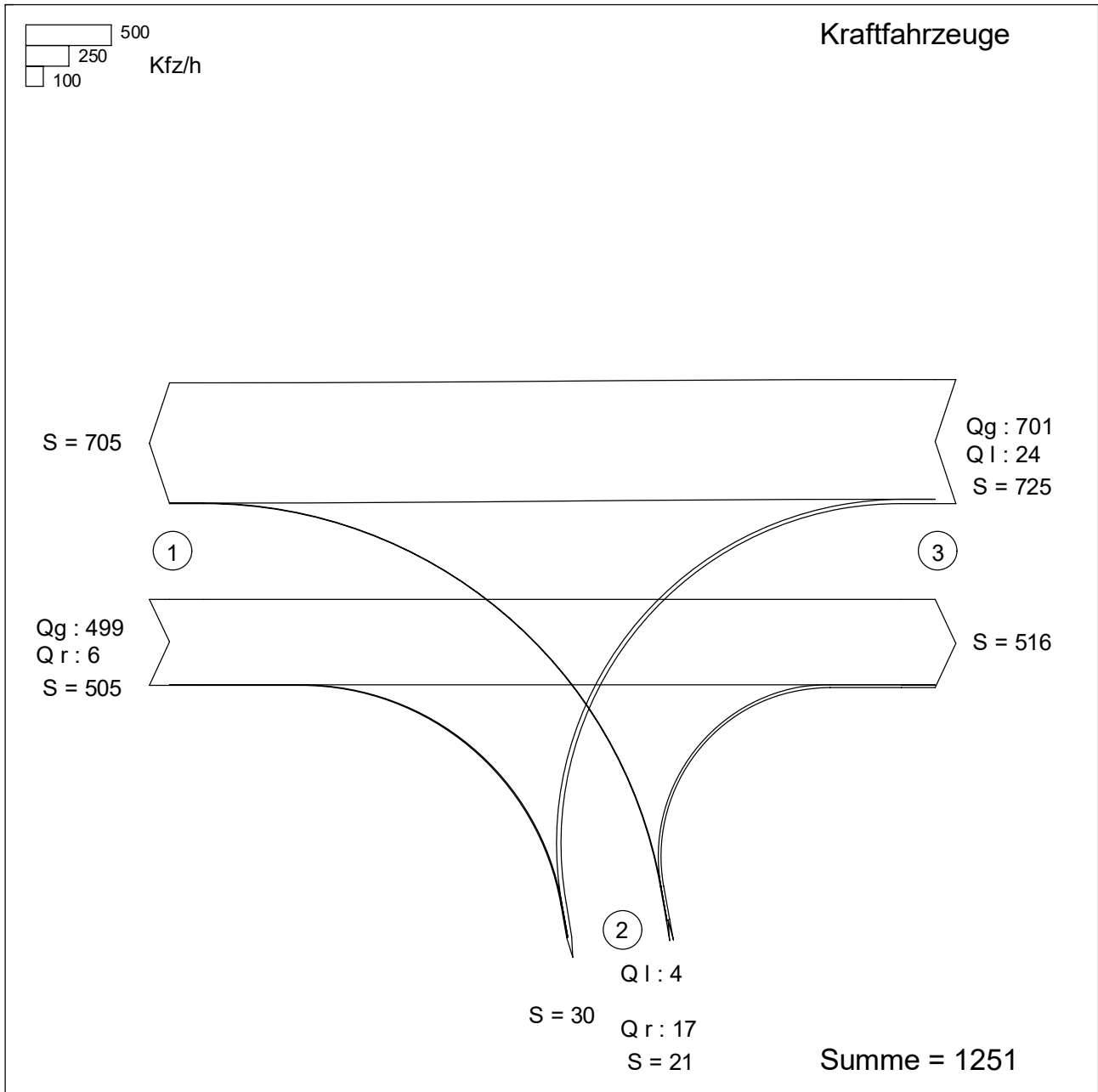
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Mittagsspitzenstunde (13:30 - 14:30) - Prognose Nullfall 1
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Nachmittagspitzenstunde (15:45 - 16:45) - Prognose Nullfall 1
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		465				1800						A
3		11				1600						A
Misch-H		476				1795	2 + 3	2,9	1	2	2	A
4		17	7,4	3,4	1025	205		23,3	1	1	1	C
6		47	7,3	3,1	438	577		7,5	1	1	1	A
Misch-N												
8		616				1800						A
7		17	5,9	2,6	441	788		7,0	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
 Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen
 B 269 aus Richtung Autobahn
 Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

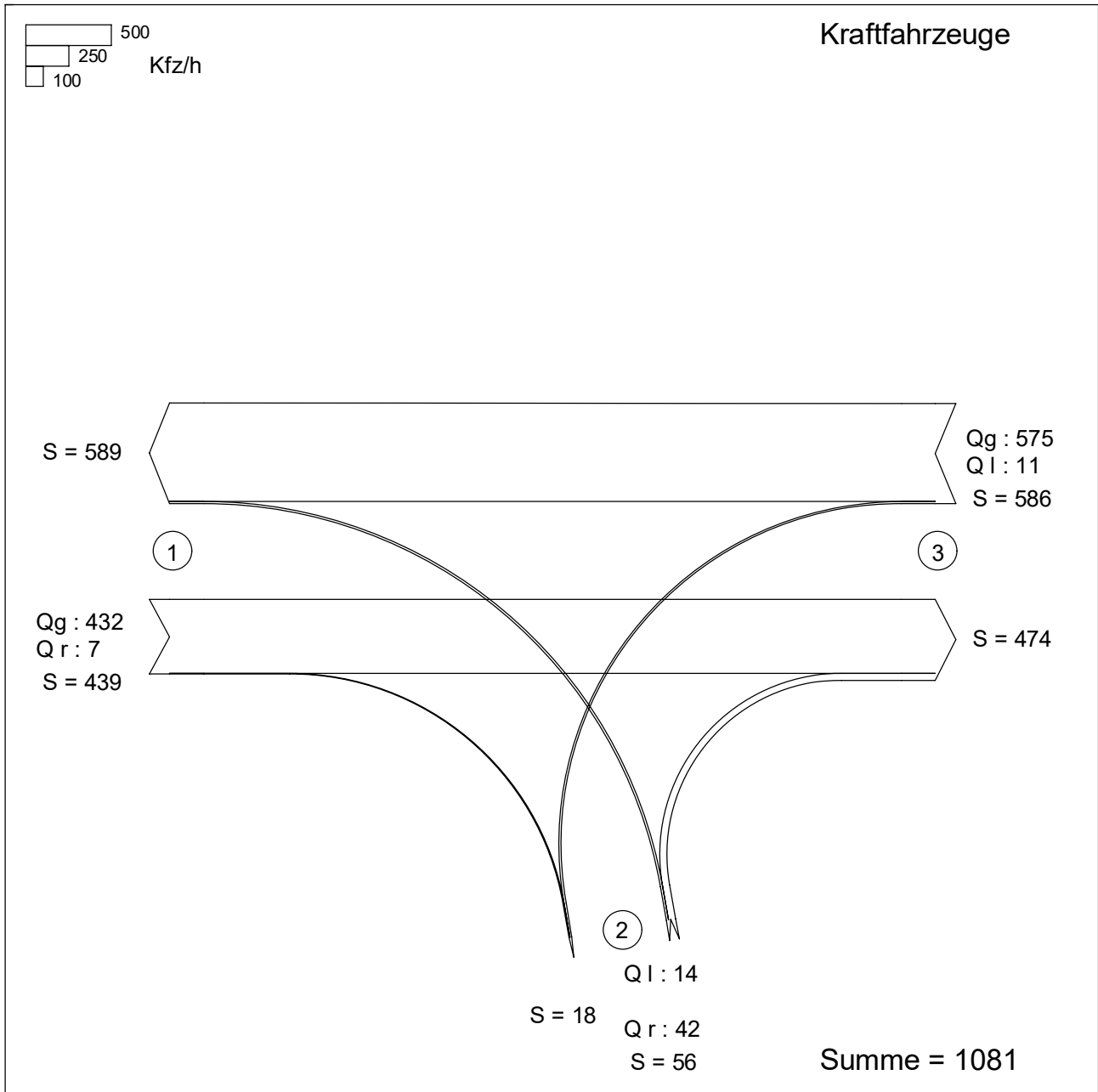
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Nachmittagsspitzenstunde (15:45 - 16:45) - Prognose Nullfall 1
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob

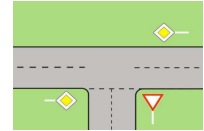


Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt " B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Mittagsspitzenstunde (13:30 - 14:30) - Prognose Nullfall 2
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		568				1800						A
3		8				1600						A
Misch-H		575				1797	2 + 3	3,1	2	2	3	A
4		6	7,4	3,4	1350	119		43,7	1	1	1	D
6		26	7,3	3,1	536	493		10,5	1	1	1	B
Misch-N												
8		824				1800						A
7		34	5,9	2,6	539	695		7,1	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
 Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen
 B 269 aus Richtung Autobahn
 Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

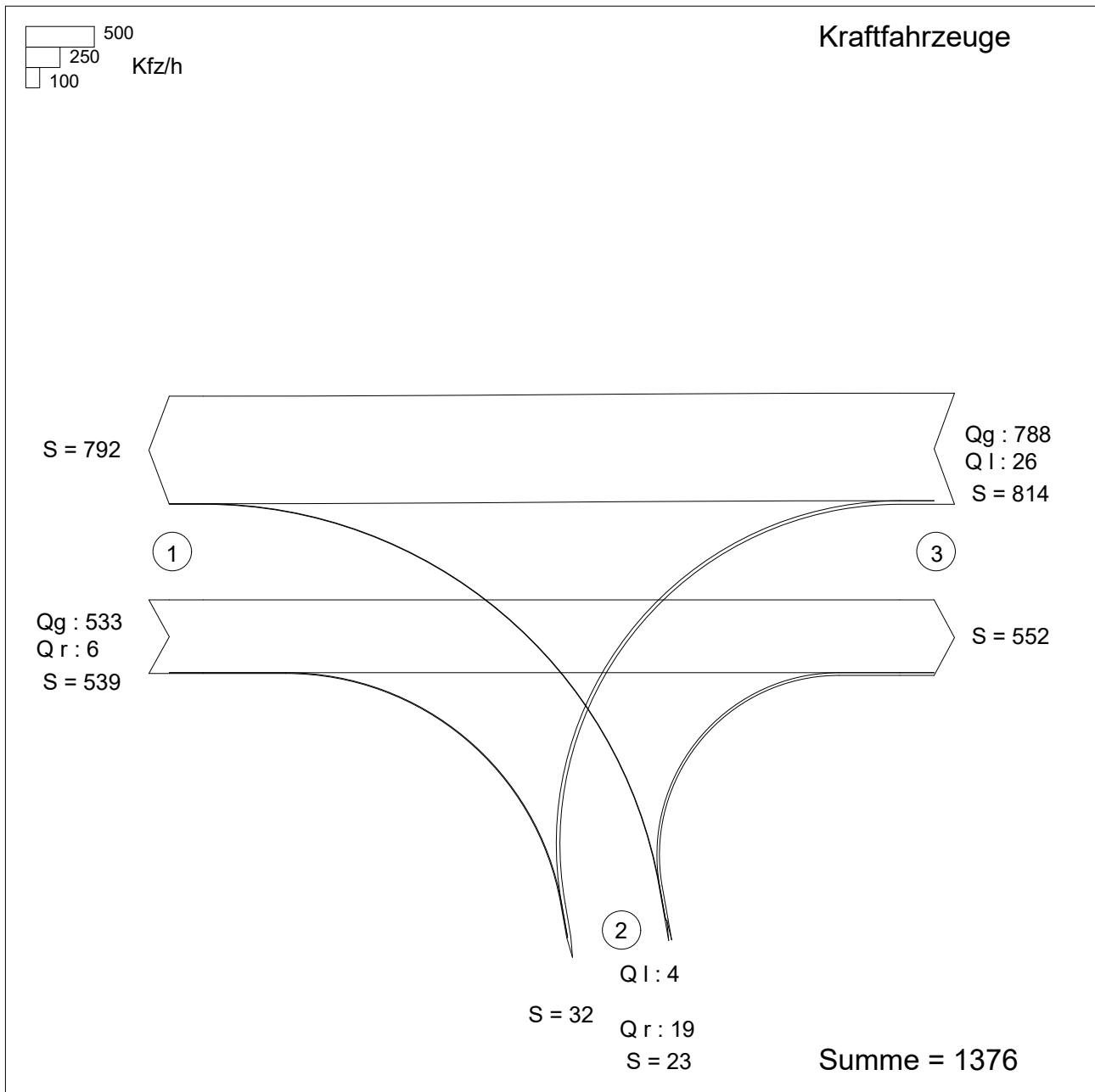
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt " B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Mittagsspitzenstunde (13:30 - 14:30) - Prognose Nullfall 2
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob

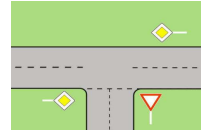


Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt " B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Mittagsspitzenstunde (13:30 - 14:30) - Prognose Nullfall 3
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		528				1800						A
3		9				1600						A
Misch-H		536				1796	2 + 3	3,0	1	2	2	A
4		7	7,4	3,4	1223	145		33,7	1	1	1	D
6		27	7,3	3,1	502	521		10,3	1	1	1	B
Misch-N												
8		728				1800						A
7		36	5,9	2,6	505	726		7,1	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
 Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen
 B 269 aus Richtung Autobahn
 Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

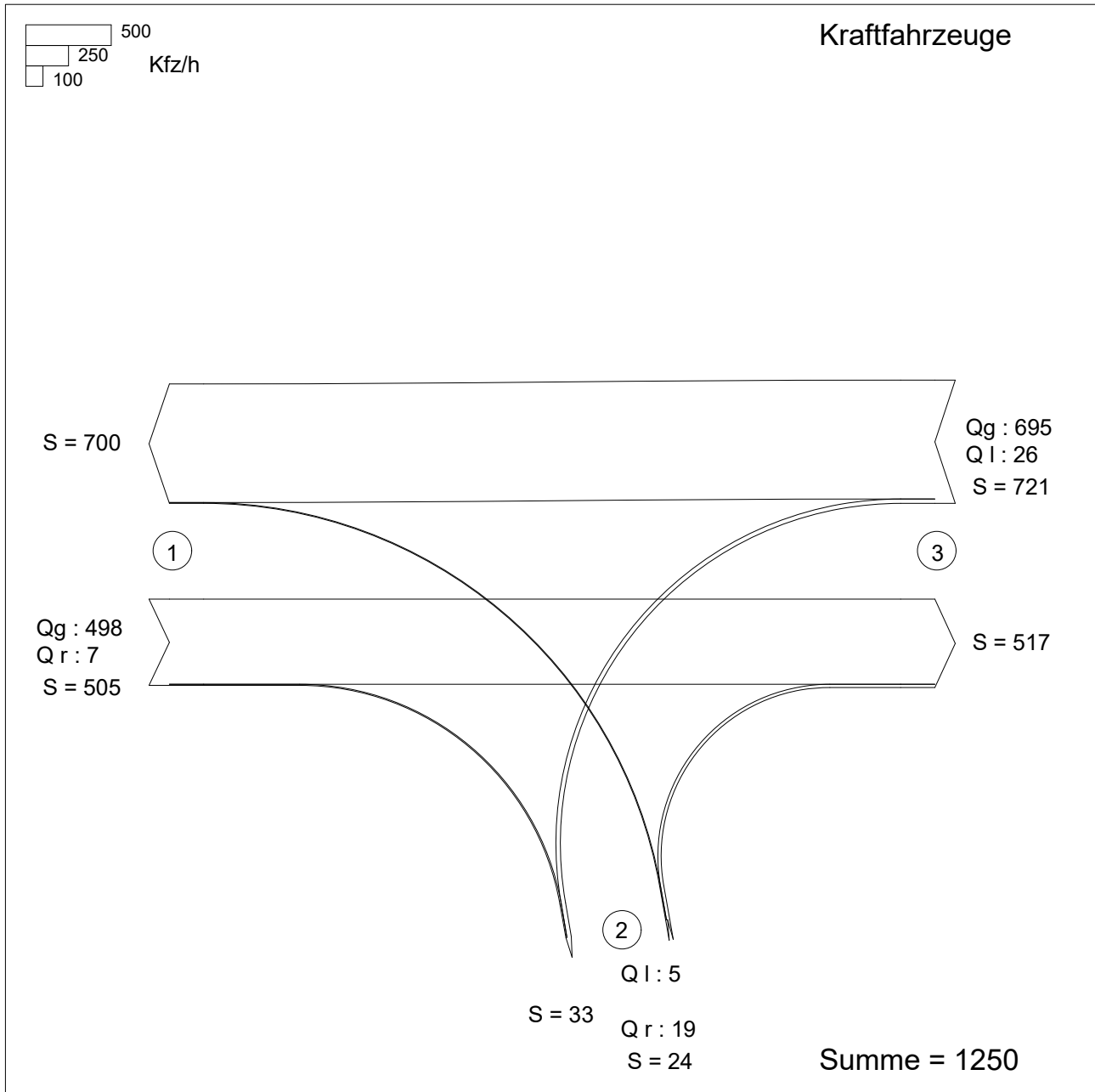
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt " B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Mittagsspitzenstunde (13:30 - 14:30) - Prognose Nullfall 3
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Morgenspitzenstunde (07:00 - 08:00) - Prognose Planfall 1
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		751				1800						A
3		25				1600						A
Misch-H		776				1793	2 + 3	3,8	2	3	4	A
4		17	7,4	3,4	1225	110		52,7	1	1	1	E
6		122	7,3	3,1	705	377		27,3	2	2	3	C
Misch-N		138,5				388	4 + 6	26,6	2	2	3	C
8		476				1800						A
7		153	5,9	2,6	714	556		13,8	1	2	2	B
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen

B 269 aus Richtung Autobahn

Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

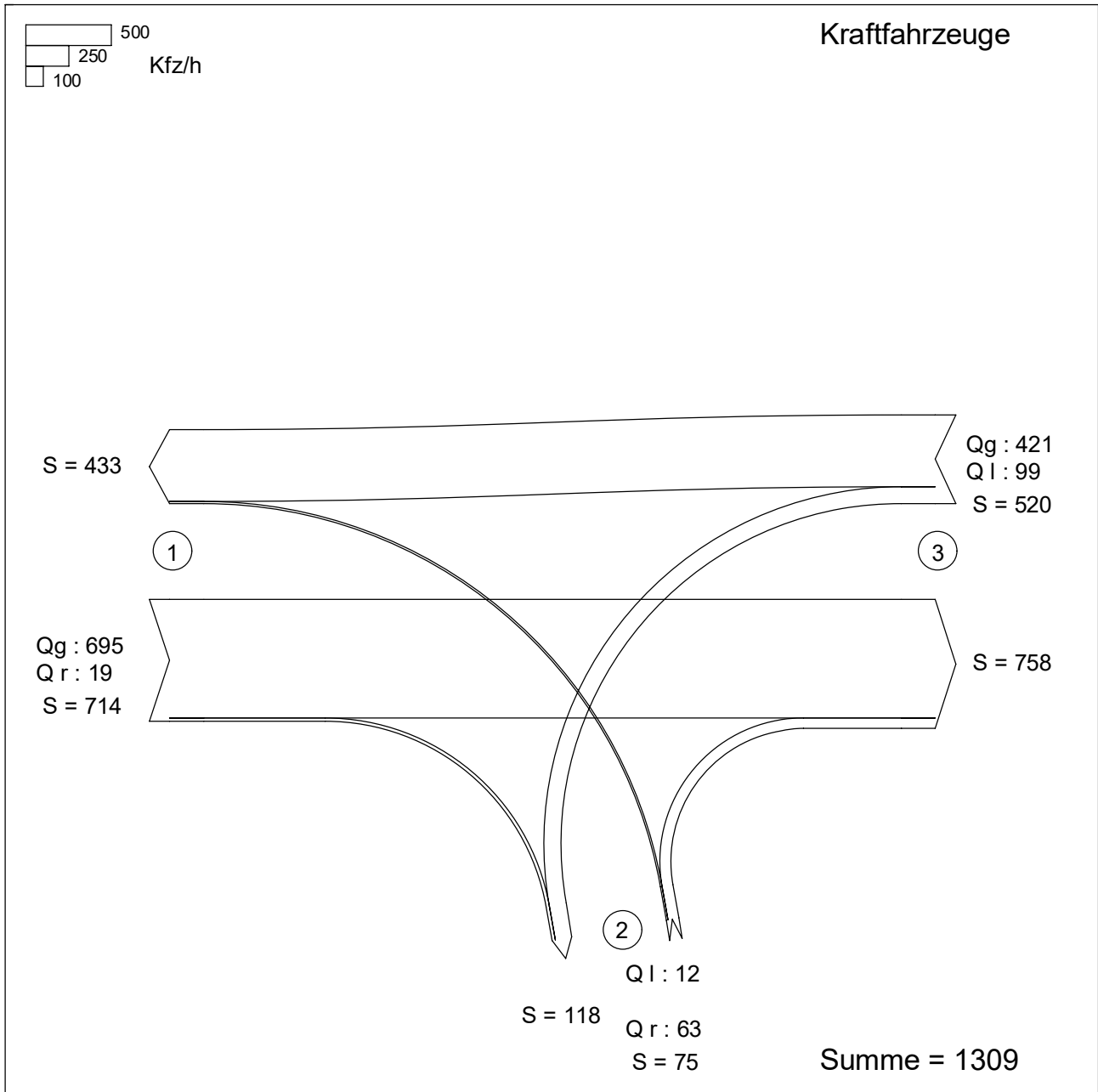
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Morgenspitzenstunde (07:00 - 08:00) - Prognose Planfall 1
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob

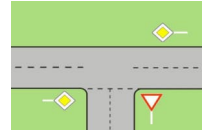


Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Mittagsspitzenstunde (13:30 - 14:30) - Prognose Planfall 1
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		540				1800						A
3		11				1600						A
Misch-H		551				1796	2 + 3	3,1	2	2	3	A
4		9	7,4	3,4	1257	125		55,7	1	1	1	E
6		88	7,3	3,1	503	520		15,9	1	1	1	B
Misch-N												
8		739				1800						A
7		98	5,9	2,6	506	725		10,5	1	1	1	B
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
 Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen
 B 269 aus Richtung Autobahn
 Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

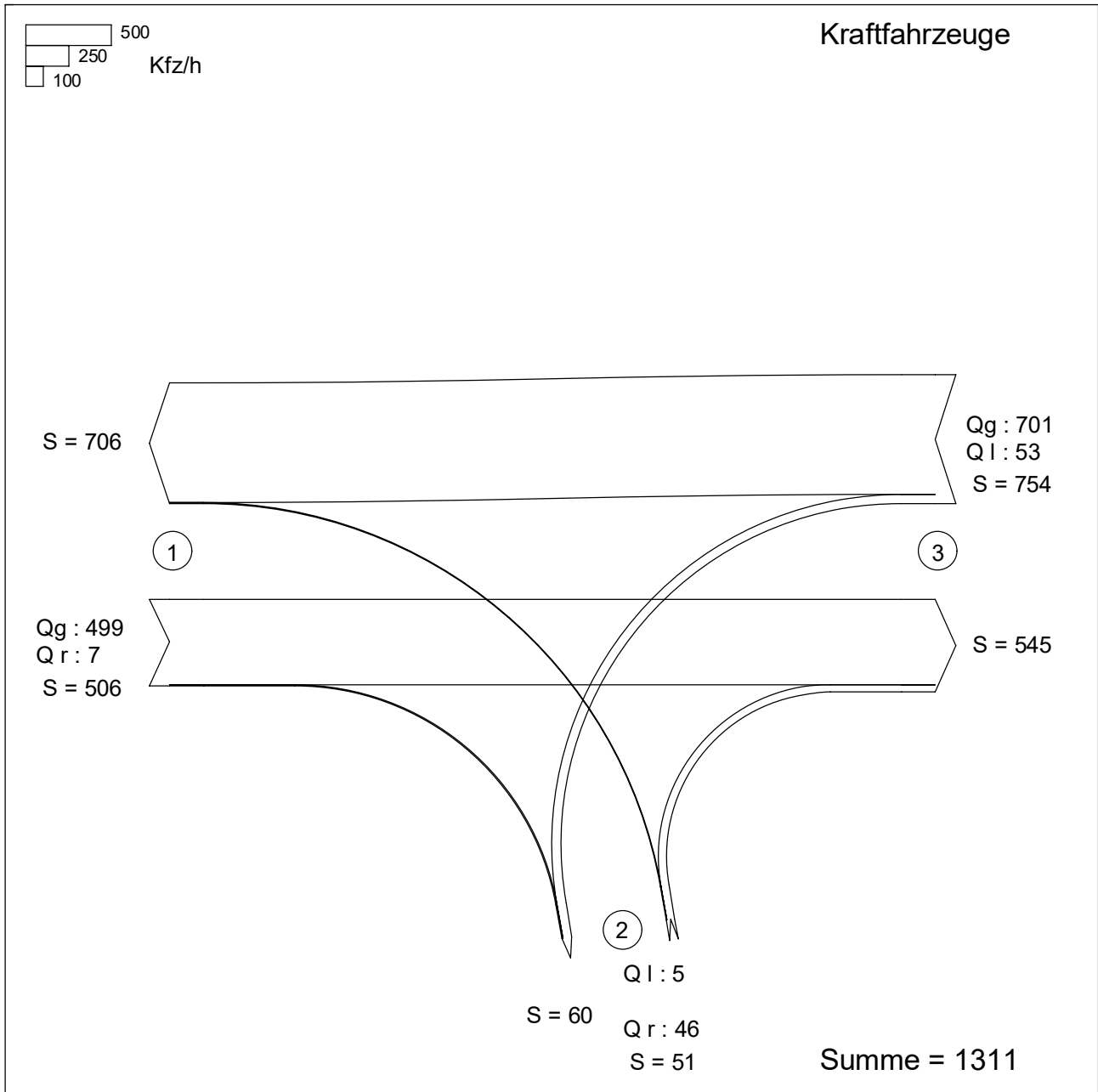
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Mittagsspitzenstunde (13:30 - 14:30) - Prognose Planfall 1
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Nachmittagspitzenstunde (15:45 - 16:45) - Prognose Planfall 1
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		466				1800						A
3		17				1600						A
Misch-H		483				1792	2 + 3	3,0	1	2	2	A
4		23	7,4	3,4	1038	194		28,5	1	1	1	C
6		71	7,3	3,1	439	576		9,4	1	1	1	A
Misch-N												
8		617				1800						A
7		41	5,9	2,6	444	785		8,6	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
 Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen
 B 269 aus Richtung Autobahn
 Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

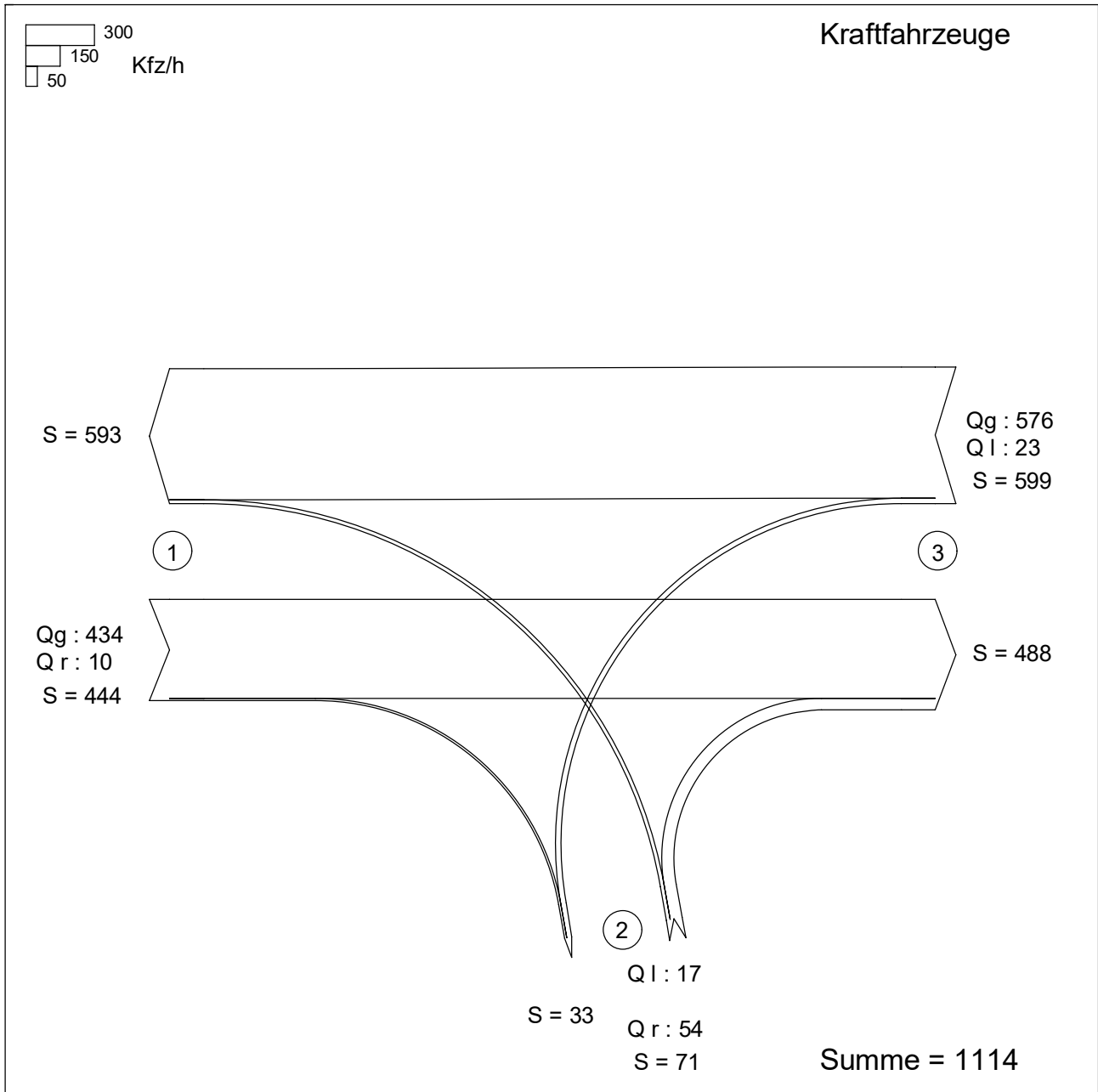
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Nachmittagsspitzenstunde (15:45 - 16:45) - Prognose Planfall 1
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob

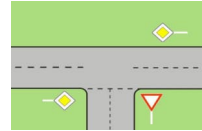


Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Mittagsspitzenstunde (13:30 - 14:30) - Prognose Planfall 2
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		574				1800						A
3		11				1600						A
Misch-H		585				1796	2 + 3	3,2	2	2	3	A
4		9	7,4	3,4	1378	102		69,3	1	1	1	E
6		90	7,3	3,1	537	493		16,7	1	1	2	B
Misch-N		99				489	4 + 6	17,2	1	1	2	B
8		824				1800						A
7		100	5,9	2,6	540	694		10,9	1	1	1	B
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen
 B 269 aus Richtung Autobahn
 Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

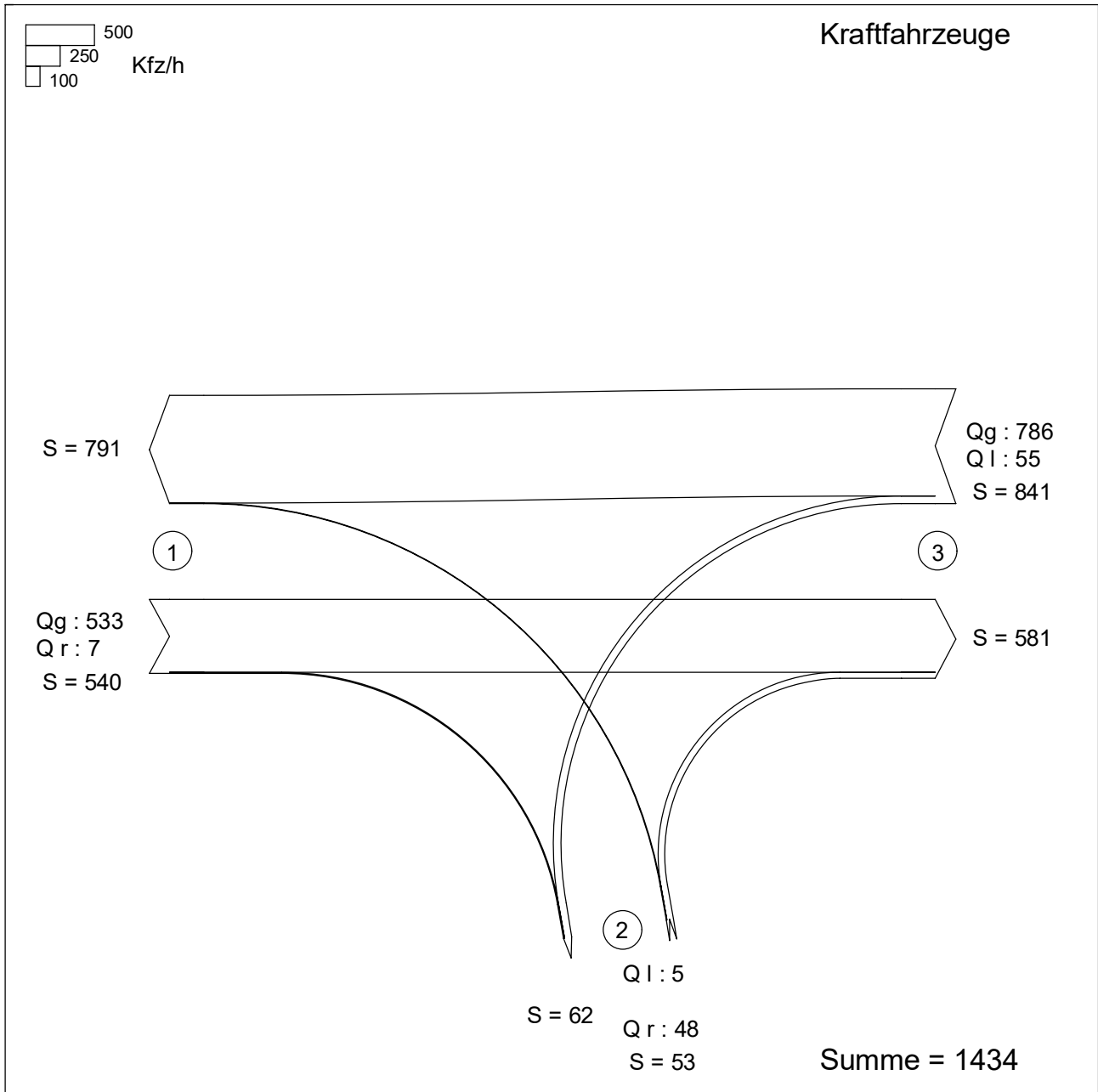
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt "B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Mittagsspitzenstunde (13:30 - 14:30) - Prognose Planfall 2
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob

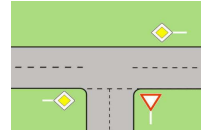


Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt " B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Morgenspitzenstunde (07:00 - 08:00) - Prognose Planfall 3
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		687				1800						A
3		23				1600						A
Misch-H		710				1793	2 + 3	3,5	2	2	3	A
4		15	7,4	3,4	1175	119		45,2	1	1	1	E
6		130	7,3	3,1	663	403		25,6	2	2	3	C
Misch-N		144,5				419	4 + 6	24,2	2	2	3	C
8		455				1800						A
7		162	5,9	2,6	672	587		13,3	1	2	2	B
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
 Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen
 B 269 aus Richtung Autobahn
 Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

HBS 2015 L5

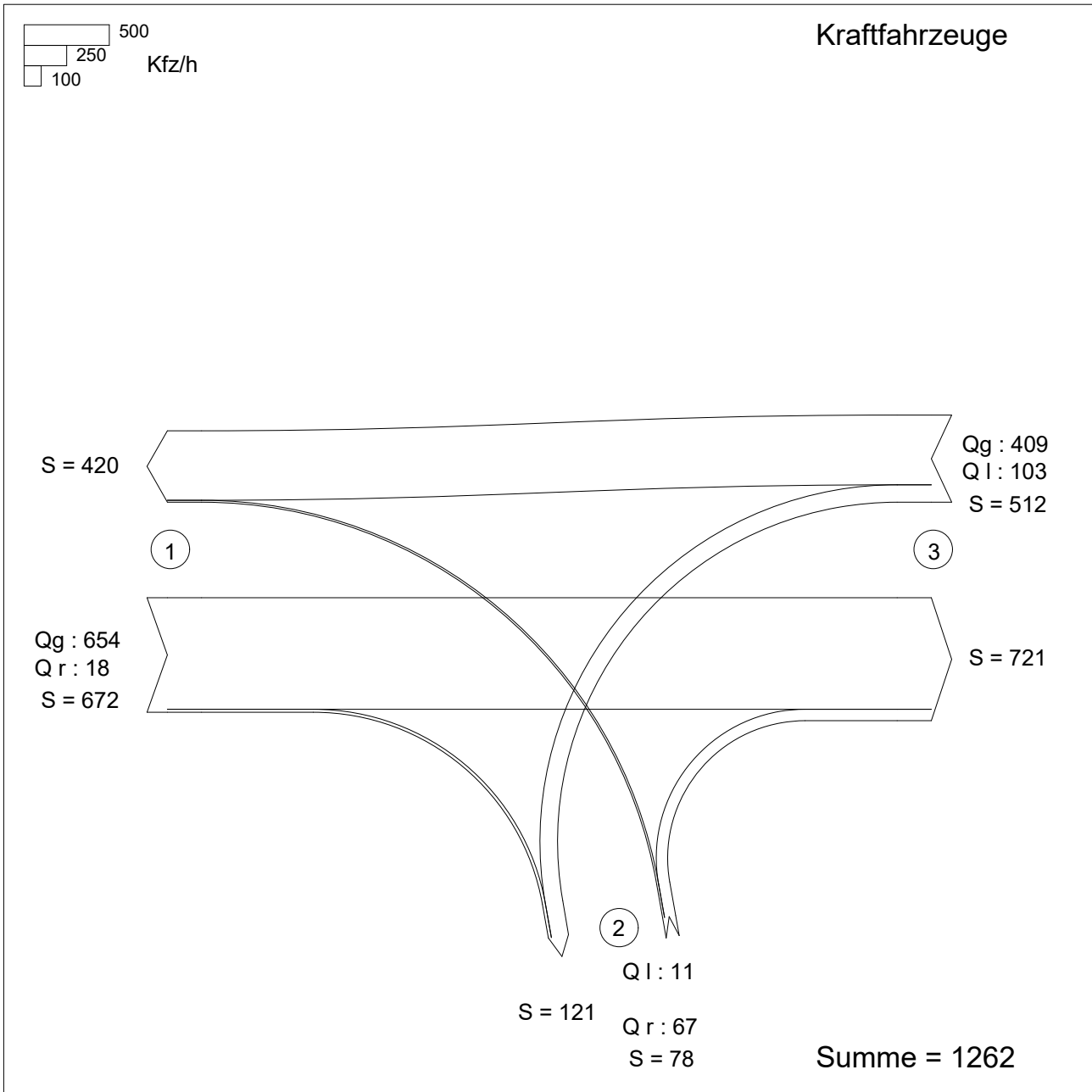
KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
 der Städte Dillingen und Saarlouis
 Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt " B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Morgenspitzenstunde (07:00 - 08:00) - Prognose Planfall 3
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

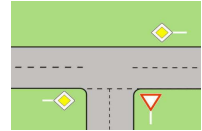
KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt " B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Mittagsspitzenstunde (13:30 - 14:30) - Prognose Planfall 3
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		526				1800						A
3		12				1600						A
Misch-H		538				1795	2 + 3	3,1	1	2	2	A
4		10	7,4	3,4	1256	121		54,1	1	1	1	E
6		112	7,3	3,1	496	526		16,2	1	1	2	B
Misch-N		122				534	4 + 6	16,1	1	1	2	B
8		724				1800						A
7		122	5,9	2,6	500	731		10,7	1	1	1	B
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen
 B 269 aus Richtung Autobahn
 Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

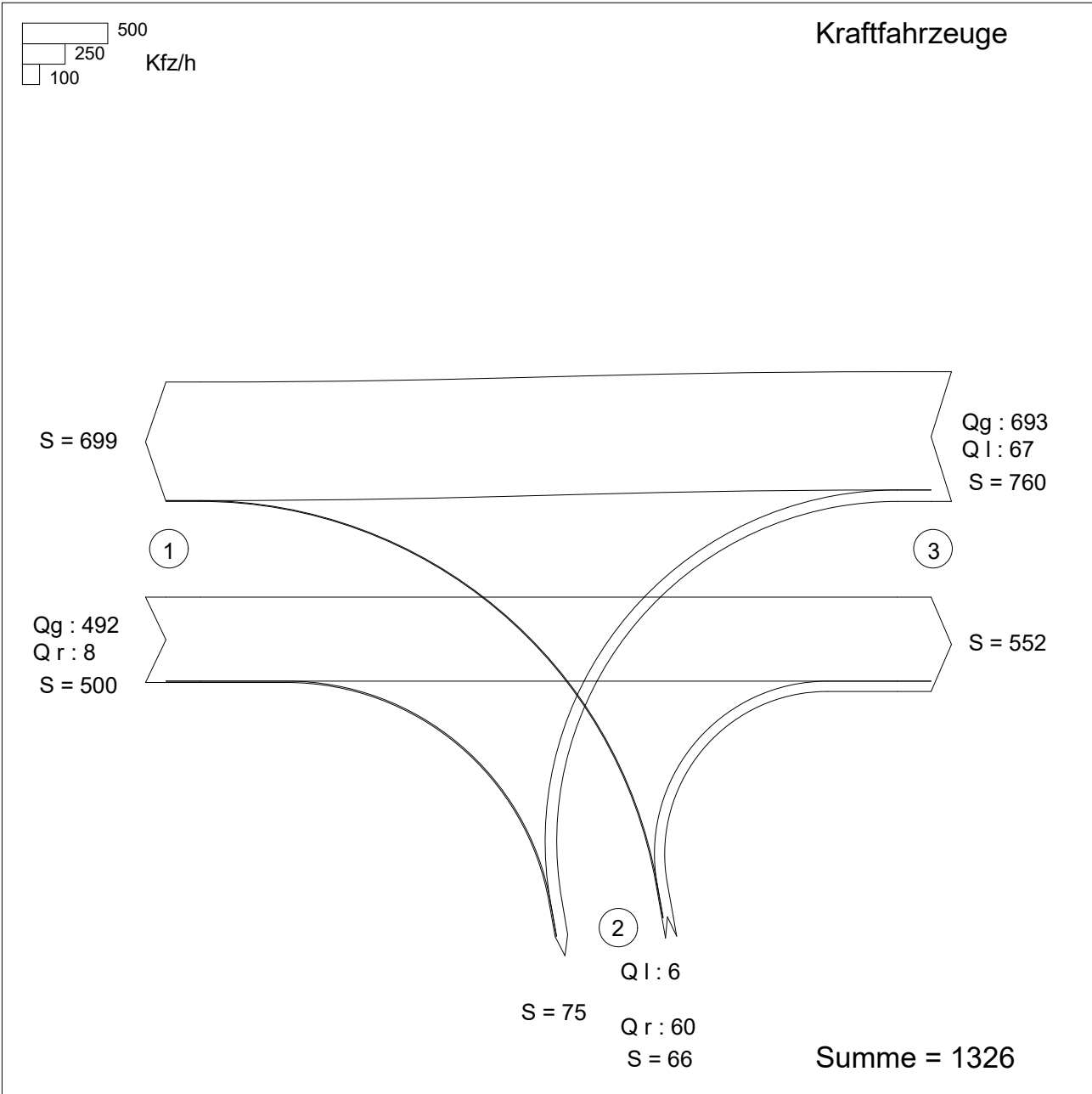
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt " B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Mittagsspitzenstunde (13:30 - 14:30) - Prognose Planfall 3
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob

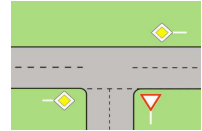


Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt " B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Nachmittagspitzenstunde (15:45 - 16:45) - Prognose Planfall 3
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		454				1800						A
3		12				1600						A
Misch-H		466				1794	2 + 3	2,9	1	2	2	A
4		18	7,4	3,4	1026	198		24,1	1	1	1	C
6		72	7,3	3,1	431	583		8,7	1	1	1	A
Misch-N												
8		602				1800						A
7		42	5,9	2,6	435	794		7,4	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
 Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen
 B 269 aus Richtung Autobahn
 Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

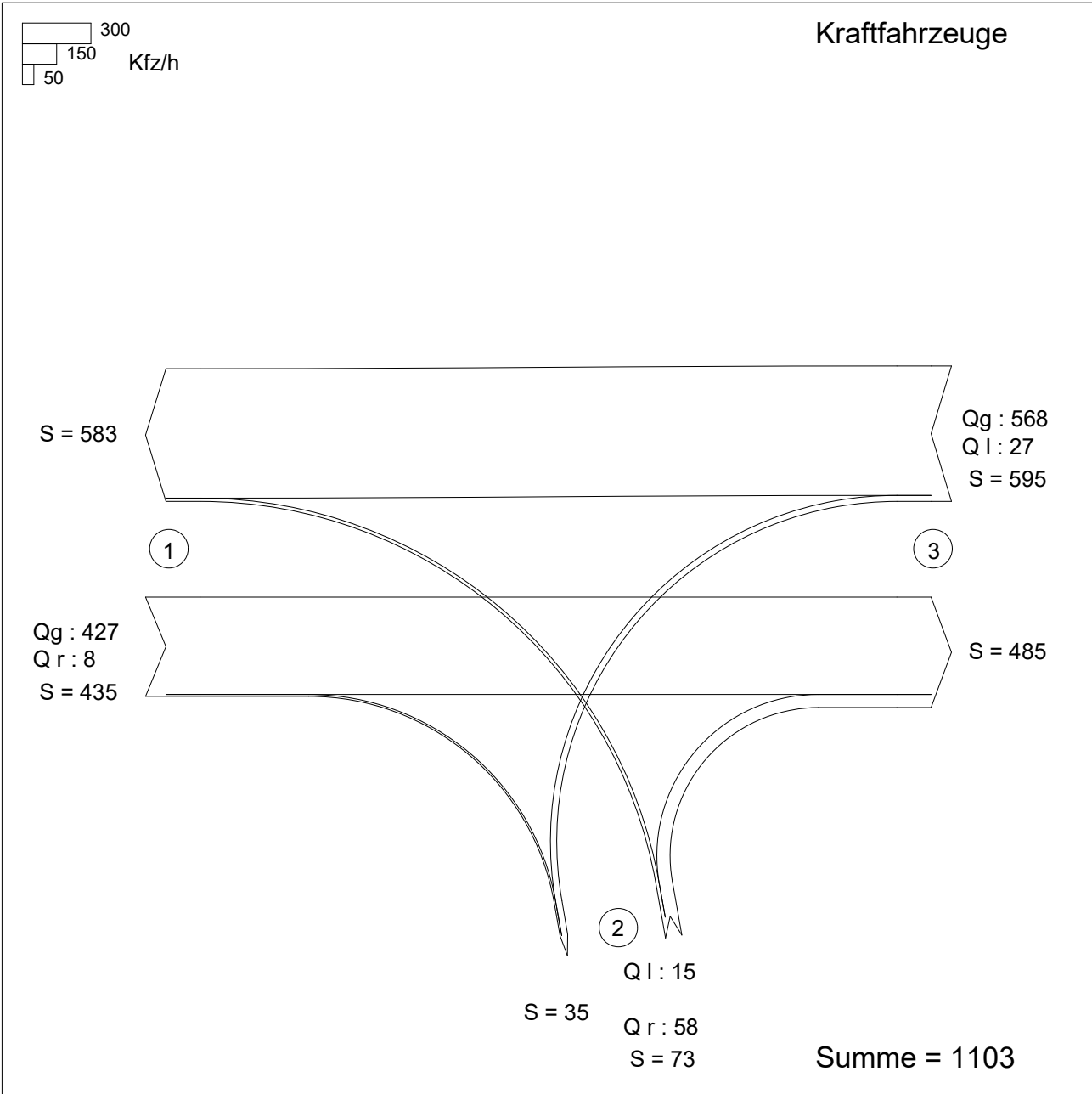
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt " B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Nachmittagsspitzenstunde (15:45 - 16:45) - Prognose Planfall 3
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob

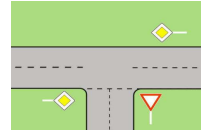


Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt " B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Schichtwechselstunde (06:00 - 07:00) - Prognose Planfall 3
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		480				1800						A
3		38				1600						A
Misch-H		518				1784	2 + 3	3,1	1	2	2	A
4		31	7,4	3,4	812	248		25,7	1	1	1	C
6		124	7,3	3,1	460	557		13,3	1	1	2	B
Misch-N		154,5				608	4 + 6	12,6	1	2	2	B
8		307				1800						A
7		115	5,9	2,6	473	757		8,2	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
 Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen
 B 269 aus Richtung Autobahn
 Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

HBS 2015 L5

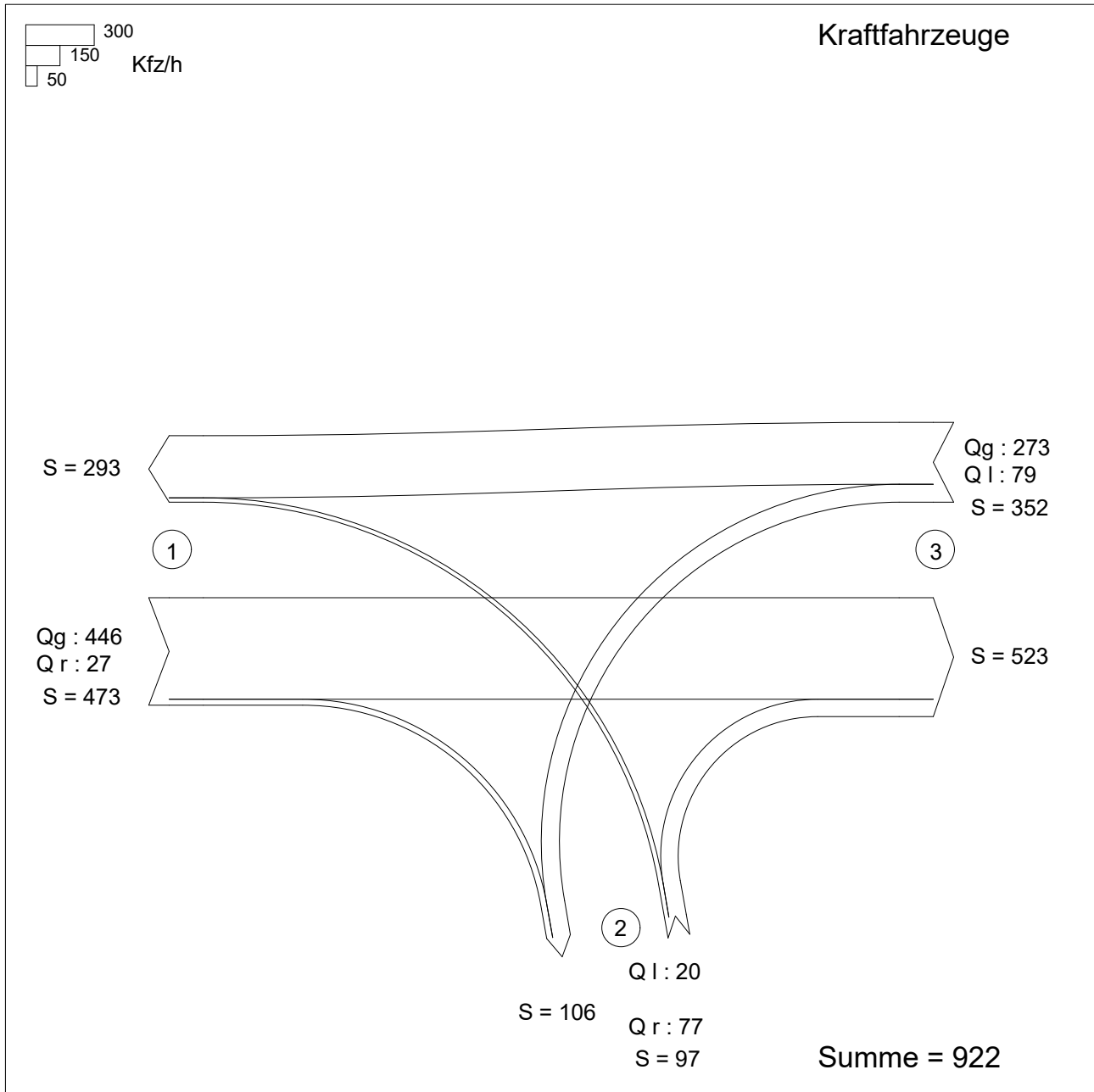
KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
 der Städte Dillingen und Saarlouis
 Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt " B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Schichtwechselstunde (06:00 - 07:00) - Prognose Planfall 3
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

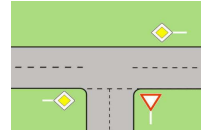
KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt " B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Schichtwechselstunde (17:00 - 18:00) - Prognose Planfall 3
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		360				1800						A
3		27				1600						A
Misch-H		387				1784	2 + 3	2,7	1	1	2	A
4		27	7,4	3,4	881	259		23,2	1	1	1	C
6		2	7,3	3,1	359	655		5,5	1	1	1	A
Misch-N												
8		525				1800						A
7		11	5,9	2,6	368	865		4,2	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : B 269 aus Richtung Saarwellingen
 B 269 aus Richtung Autobahn
 Nebenstrasse : Beim Umspannwerk

HBS 2015 L5

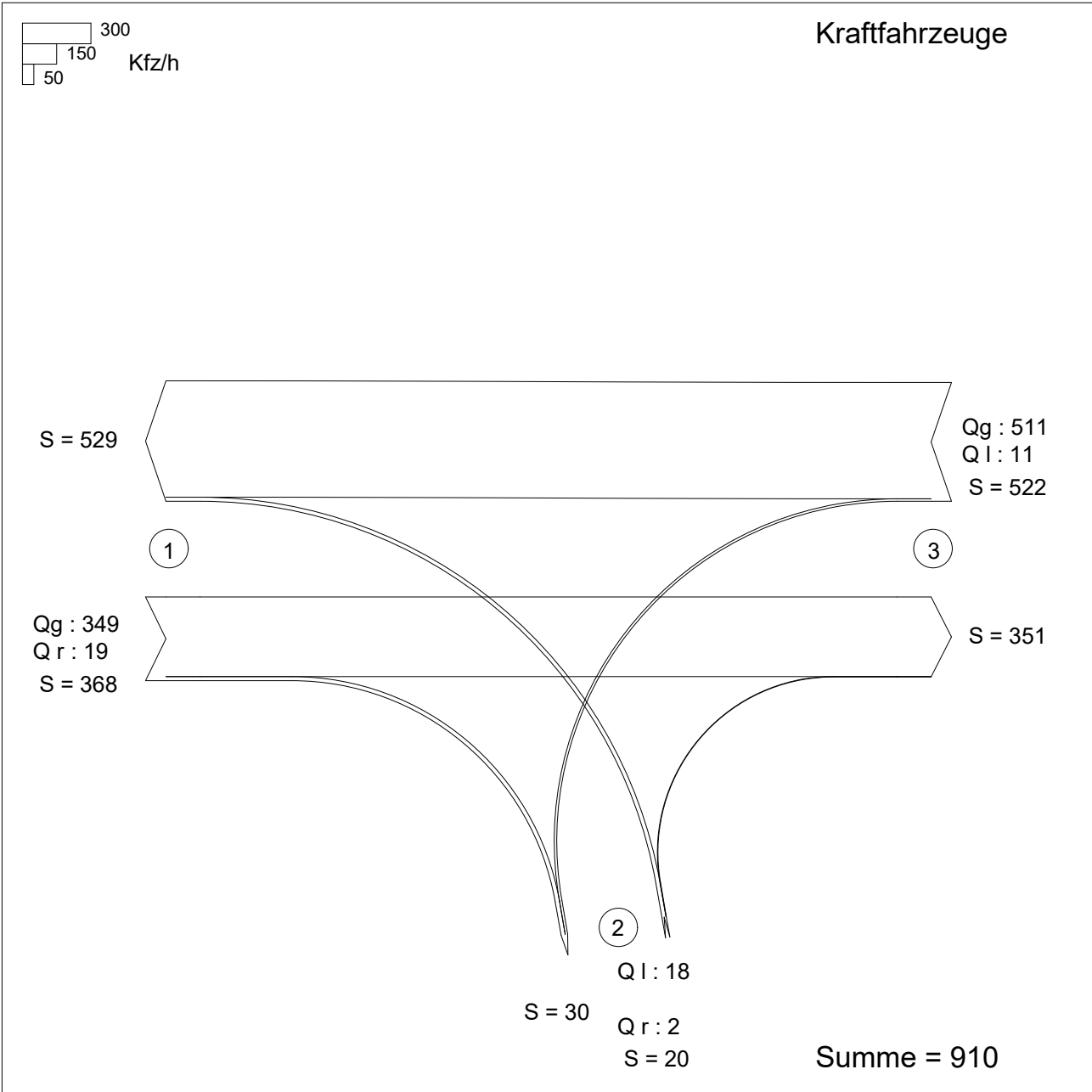
KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
 der Städte Dillingen und Saarlouis
 Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
 Knotenpunkt : Knotenpunkt " B 269 / Beim Umspannwerk"
 Stunde : Schichtwechselstunde (17:00 - 18:00) - Prognose Planfall 3
 Datei : 2309_ARGUS_DILLINGEN_KP1.kob



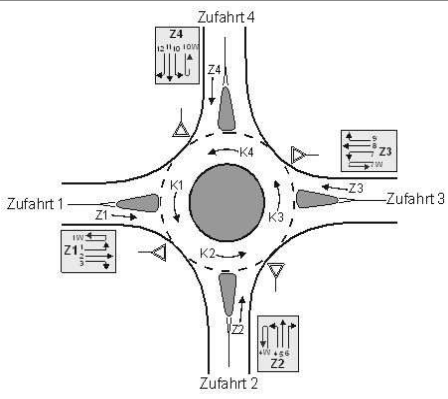
Zufahrt 1: B 269 aus Richtung Saarwellingen
 Zufahrt 2: Beim Umspannwerk
 Zufahrt 3: B 269 aus Richtung Autobahn

KNOBEL Version 7.1.19

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit (HBS-Verfahren)

Formblatt L5-3a: Beurteilung eines Kreisverkehrs



Kreisverkehr: B 269 - Zum Umspannwerk

Verkehrsdaten: Datum:

Uhrzeit: Mittagsspitzenstunde

Planung Analyse

Zielvorgaben:

mittlere Wartezeit: $t_W = 45$ s Qualitätsstufe D

Geometrische Randbedingungen

Zufahrt (Straßenname)	Zufahrt (Nummer)	Verkehrsstrom (Z=Zufahrt, K=Kreis)	Anzahl der Fahrstreifen (1/2)	Außendurchmesser (D [m])
			1	2
B 269 aus Richtung Saarwellingen	1	Z1	1	30
		K1	1	
B 269 aus Richtung Autobahn	2	Z2	1	
		K2	1	
Beim Umspannwerk	3	Z3	1	
		K3	1	
-	4	Z4	1	
		K4	1	

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

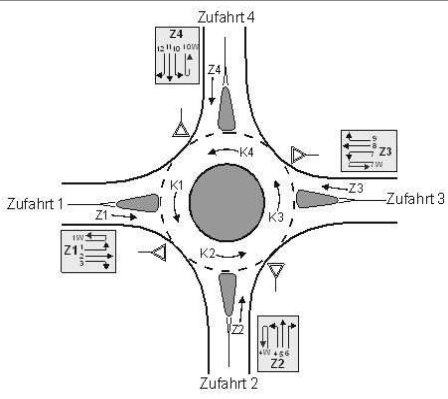
Zu- fahrt	Verkehrsstrom (nach Ausfahrt)	LV	Lkw+ Bus	LkwK	Fz Sp.3 +Sp.4 +Sp.5	Fz Zufahrt (Summe Sp.6)	Pkw-E/Fz (Gl.(L5-2), Gl.(L5-3), Gl.(L5-4))	Pkw-E (Gl.(L5-1)) (Sp.6 * Sp.8)	Pkw-E Zufahrt (Summe Sp.9)	Pkw-E/Fz Zufahrt (Gl.(L5-5)) (Sp.10/ Sp.7)
		$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	q_i [Fz/h]	q_{zi} [Fz/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$q_{PE,Zi}$ [Pkw-E/h]	$f_{PE,Zi}$ [-]
		3	4	5	6	7	8	9	10	11
Z1	1 (A4)	0	0	0	0	506	1,000	0	551	1,089
	2 (A3)	3	0	4	7		1,571	11		
	3 (A2)	458	0	41	499		1,082	540		
	1W (A1)	0	0	0	0		1,000	0		
Z2	4 (A1)	655	17	29	701	756	1,054	739	839	1,110
	5 (A4)	0	0	0	0		1,000	0		
	6 (A3)	10	1	44	55		1,818	100		
	4W (A2)	0	0	0	0		1,000	0		
Z3	7 (A2)	5	2	41	48	53	1,875	90	99	1,868
	8 (A1)	1	0	4	5		1,800	9		
	9 (A4)	0	0	0	0		1,000	0		
	7W (A3)	0	0	0	0		1,000	0		
Z4	10 (A3)	0	0	0	0	0	1,000	0	0	1,000
	11 (A2)	0	0	0	0		1,000	0		
	12 (A1)	0	0	0	0		1,000	0		
	10W (A4)	0	0	0	0		1,000	0		

KREISEL 8.2.10

Schweitzer GmbH - Beratende Ingenieure

Saarbrücken

Formblatt L5-3b: Beurteilung eines Kreisverkehrs



Kreisverkehr: B 269 - Zum Umspannwerk

Verkehrsdaten: Datum:

Uhrzeit: Mittagsspitzenstunde

Planung Analyse

Zielvorgaben:

mittlere Wartezeit: $t_w = 45$ s

Qualitätsstufe D

Bestimmung der Kapazität

Zufahrt	Verkehrsstärke in der Zufahrt (Sp. 10) $q_{PE,Zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis Tabelle SL5-9 mit Sp. 9) $q_{PE,Ki}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Bild L5-20, Bild L5-21 mit Sp. 1,2 und 13) $C_{PE,Zi}$ [Pkw-E/h]
	12	13	14
Z1	551	90	1156
Z2	839	11	1227
Z3	99	739	616
Z4	0	0	0

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zu- fahrt	Kapazität (Gl. (S5-31)) (Sp.18 / Sp.13) C_{Zi} [Fz/h]	Kapazitätsreserve (Gl. (S5-32) (Sp.19 - Sp.8)) R_{Zi} [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24 mit Sp.19 und 20) $t_{w,Zi}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp. 21) QSV [-]
	15	16	17	18
Z1	1062	556	6,5	A
Z2	1106	350	10,2	B
Z3	330	277	13,0	B
Z4	0	0	0,0	

erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}

B

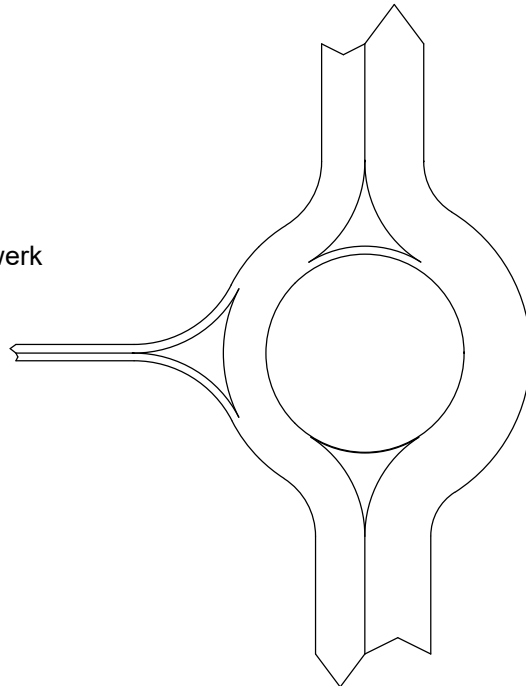
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: 2309_ARGUS_Dillingen_EAF_DRI
Projekt: Verkehrsuntersuchung
Projekt-Nummer: 2309
Knoten: KP 1 " B 269 - Beim Umspannwerk"
Stunde: Mittagsspitzenstunde (13:30 - 14:30) - Prognose Planfall 2

0 1000 Pkw-E / h
| | | | |

3 : B 269 Saarwellingen
Qa = 748
Qe = 551
Qc = 100

1 : Beim Umspannwerk
Qa = 111
Qe = 99
Qc = 540



2 : B 269 aus R. Autobahn
Qa = 630
Qe = 839
Qc = 9

Sum = 1489

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
der Städte Dillingen und Saarlouis
Berechnung der Leistungsfähigkeit für Variante "LSA mit einstreifiger Zufahrt"

HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Ausgangsdaten										
Projekt: 2309 Argus Dillingen EAF DRI						Stadt: _____				
Knotenpunkt: B 269 / Beim Umspannwerk, LSA						Datum: 30.11.2023				
Zeitabschnitt: Mittagsspitzenstunde - Planfall 2						Bearbeiter: Eisenbarth				
Umlaufzeit t_U : 60 [s]										
Kfz-Verkehrsströme										
Nr.	q_{LV} [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	q_{LkwK} [Kfz/h]	q_{Kfz} [Kfz/h]	q_{SV} [Kfz/h]	f_{sv} [-]	Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich	
1	3	0	4			1,857	1	nein	nein	
2	492	0	41			1,115	1	nein	nein	
3	740	17	29			1,072	1	nein	nein	
4	10	1	44			2,214	1	nein	ja	
5	5	2	41			2,312	1	ja	nein	
6	1	0	4			2,200	1	ja	nein	
Kfz-Fahrstreifen										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	f_b [-]	R [m]	f_R [-]	s [%]	f_s [-]	L_{LA}/L_{RA} [m]
1	rechts	11	40	>= 3,00	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	12		>= 3,00	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	21		>= 3,00	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	22	40	>= 3,00	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	8
3	links	31		>= 3,00	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
3	rechts	31		>= 3,00	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
Fußgänger-/Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	q_{Fg} [Fg/h]	q_{Rad} [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		

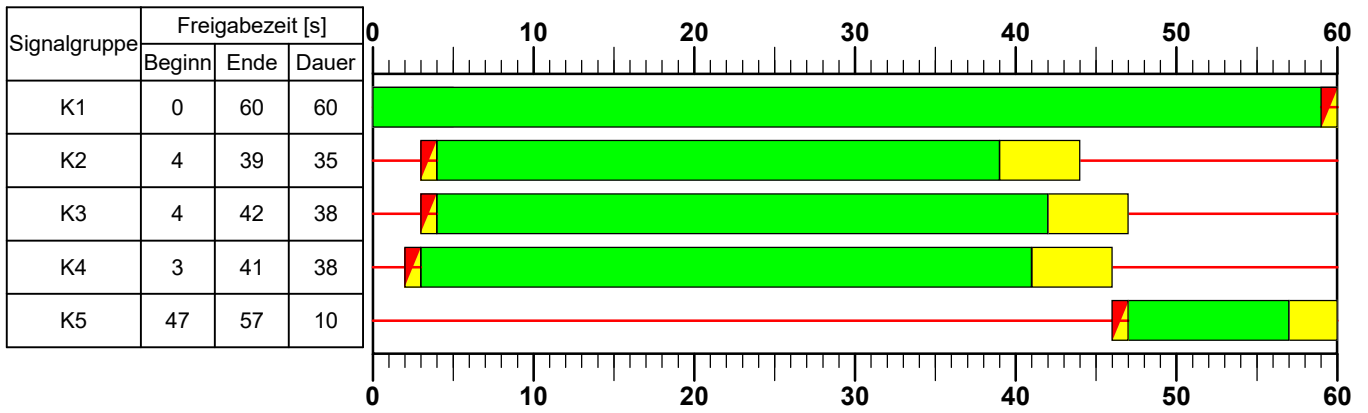
Signalzeitenplan

Datei : KP1_B_269_LSA_1-spurige_Zufahrt.amp

Projekt : 2309_AR GUS_Dillingen

Knoten : KP1: B 269 - Beim Umspannwerk, LSA

Stunde : Mittagsspitzenstunde - Prognose Planfall 2



=Grün,
 =Rot,
 =Gelb,
 =Rot/Gelb,
 =Grünpfeil,
 =Gelbblinker,
 =Dunkel

Verkehrsuntersuchung zu den Bauleitplanungen "Sondergebiet CO2-arme Stahlproduktion"
 der Städte Dillingen und Saarlouis
 Variante "LSA mit zweistreifiger Zufahrt"

HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 2	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr

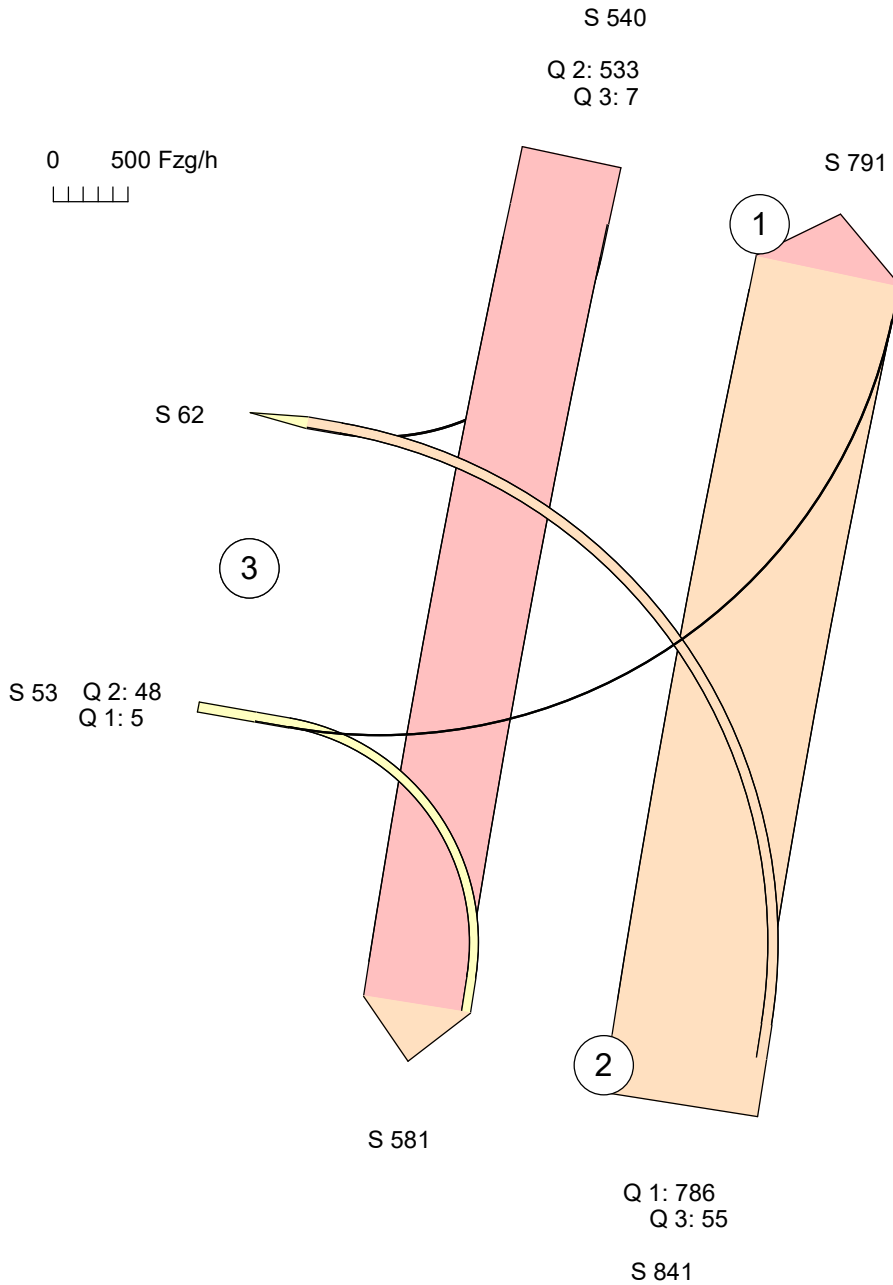
Projekt: 2309 Dillinger Hütte (2309)	Stadt: _____
Knotenpunkt: B 269 - Zum Umspannwerk, LSA	Datum: 30.11.2023
Zeitabschnitt: Mittagsspitzenstunde - Planfall 1	Bearbeiter: Eisenbarth

Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	K1	3,343	1077	48	1077					
2	K2	2,008	1793	25	971					
3	K3	1,929	1866	31	1244					
4	K4	3,985	903	31	602	232	45		277	
5	K5	4,163	865	9	180					
6	K6	3,960	909	5	114					

Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	q_j [Kfz/h]	q_G [Kfz/h]	q_{RA} [Kfz/h]	q_{LA} [Kfz/h]	n_k [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	C_j [Kfz/h]
11	K1	7		7		3,590	0,088			1077
12	K2	533	533				8,669			971
21	K3	786	786				10,941			1244
22	K4	55			55	3,012	1,845			277
31	K5	48		48		1,441	1,959			180
32	K6	5			5		0,493	197		114

Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : B269_LSA.amp
Projekt : 2309_Dillinger_Hütte (2309)
Knoten : B 269 - Zum Umspannwerk, LSA
Stunde : Mittagsspitzenstunde - Planfall 1



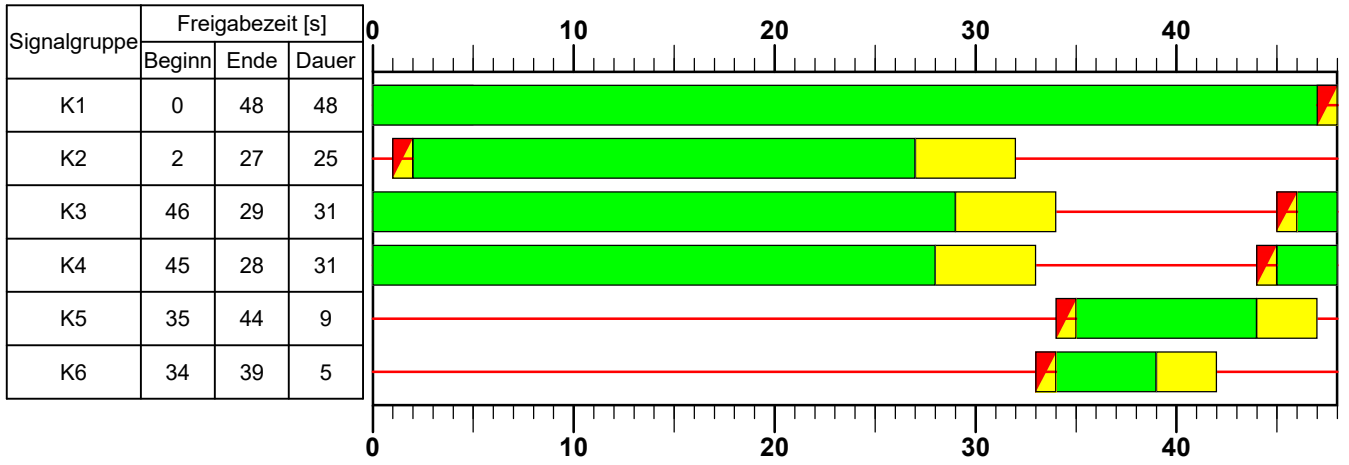
Fahrzeuge
Summe = 1434

Zufahrt 1 : B 269 Nord
Zufahrt 2 : B 269 Süd
Zufahrt 3 : Zum Umspannwerk

AMPEL Version 6.3.9

Signalzeitenplan

Datei : B269_LSA_2-spurige_Zufahrt.amp
Projekt : 2309_Dillinger_Hütte (2309)
Knoten : B 269 - Zum Umspannwerk, LSA
Stunde : Mittagsspitzenstunde - Planfall 1



=Grün,
 =Rot,
 =Gelb,
 =Rot/Gelb,
 =Grünpfeil,
 =Gelbblinker,
 =Dunkel