

# Ingenieurgesellschaft KEMPA Dessau mbH

---

## Neubau REWE-Markt und Rossmann-Drogeriemarkt, B 187 Rehainer Straße 06917 Jessen (Elster),

Verkehrstechnische Untersuchung zur  
Verkehrsanbindung

Juli 2022



**UHLIG & WEHLING GmbH**

Ingenieurgesellschaft

Mittweida/ Sa.

---

Vorhaben: Neubau eines REWE-Markt und  
Rossmann-Drogeriemarkt,  
B 187 Rehainer Straße,  
06917 Jessen (Elster)

Leistungsphase: Verkehrstechnische Untersuchung zur  
Verkehrsanbindung

---

Auftraggeber: Ingenieurgesellschaft KEMPA Dessau mbH

Datum: Juli 2022

Bearbeitung: Dipl.-Ing. M. Zahn

---

Mittweida, 22.07.2022



.....  
Dipl.-Ing. St. Wehling  
(geschäftsführender Gesellschafter)



.....  
Dipl.-Ing. M. Zahn  
(Projektingenieur)

## UHLIG & WEHLING GmbH

Ingenieurgesellschaft

Straßenbau - Tiefbau - Verkehrstechnik

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> <b>Büro Mittweida/Sa.</b><br>Leipziger Straße 27<br>09648 Mittweida<br>Tel.: 03727 / 976230<br>Fax: 03727 / 976229 | <input type="checkbox"/> <b>Büro Halle/S.</b><br>Grenzstraße 28<br>06112 Halle/S.<br>Tel.: 0345 / 6844753<br>Fax: 0345 / 6844756 | <input type="checkbox"/> <b>Büro Dresden</b><br>Schnorrstraße 70<br>01069 Dresden<br>Tel.: 0351 / 47928787<br>Fax: 0351 / 47928788 |
|--|--|--|

E-Mail: [info@uhlig-wehling.de](mailto:info@uhlig-wehling.de)

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Aufgabenstellung</b> .....	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Lage des REWE und Rossmann in Jessen</b> .....	<b>1</b>
<b>3.</b>	<b>Verkehrsmengen im Bestand</b> .....	<b>2</b>
3.1	Verkehrsmengen an der B 187 .....	2
3.2	Abgleich der Verkehrsmengen an der B 187 .....	3
<b>4.</b>	<b>Prognosefall</b> .....	<b>3</b>
4.1	Allgemeines .....	3
4.2	Verkehrserzeugung REWE und Rossmann .....	3
4.3	Verkehrserzeugung Mitarbeiterparkplatz BMI .....	4
4.4	Verkehrsverteilung .....	5
<b>5.</b>	<b>Leistungsfähigkeitsberechnungen im Planfall</b> .....	<b>5</b>
5.1	Vorbemerkung .....	5
5.2	Ermittlung der Verkehrsqualität .....	6
5.3	Rückstaulängen am Vorfahrtsknoten .....	6
<b>6.</b>	<b>Bedarfsprüfung Linksabbiegestreifen</b> .....	<b>7</b>
6.1	Prüfung Linksabbiegestreifen nach RAST 06 .....	7
<b>7.</b>	<b>Wechselwirkungen mit anderen Zufahrten</b> .....	<b>7</b>
<b>8.</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>8</b>

---

## **Anlagen**

- 1 Verkehrszählung
  - 1.1 B 187 morgendliche Spitzenstunde
  - 1.2 B 187 nachmittägliche Spitzenstunde
- 2 Verkehrserzeugung
- 3 Strombelastungsplan - Planfall mit REWE und Rossmann
- 4 HBS 2015-Bewertungen

## 1. Aufgabenstellung

In der Rehainer Straße (B 187) in Jessen ist der Neubau eines REWE-Marktes in Verbindung mit einem Rossmann-Drogeriemarkt geplant. Die Anbindung soll an die B 187 nordwestlich der MEG Jessen erfolgen. In einer Verkehrsuntersuchung sind Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit für die geplante Anbindung nachzuweisen. Insbesondere ist die Erfordernis einer Linksabbiegespur auf der Rehainer Straße zu prüfen. Die Wechselwirkungen mit den benachbarten Grundstückszufahrten sind aufzuzeigen und zu bewerten.

Als Grundlage für die verkehrstechnische Bewertung sind aktuelle Verkehrsdaten zu erheben.

## 2. Lage des REWE und Rossmann in Jessen

Der Standort vom geplanten REWE und Rossmann befindet sich im westlichen Teil der Stadt Jessen und an der Südseite der Bundesstraße 187. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist auch noch ein Mitarbeiterparkplatz der „Bayrischen Milchindustrie EG“ (BMI) neben den beiden Märkten geplant. In Abbildung 1 ist die Lage beider Märkte im Luftbild dargestellt.



Abbildung 1: Luftbild, Lagebeschreibung Neubau REWE und Rossmann

---

### 3. Verkehrsmengen im Bestand

Zur Beurteilung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit wurden aktuelle Verkehrsdaten erhoben. Am 09.06.2022 erfolgte eine Querschnittszählung an der B 187 mittels Videotechnik.

Die Auswertung der Verkehrszählungen erfolgte strombezogen und getrennt nach Verkehrsarten in den Zeitbereichen 06:00 Uhr bis 10:00 Uhr sowie von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr.

Beide Zeitbereiche wurden unter Berücksichtigung der ortsüblichen Tagesganglinien und Öffnungszeiten der Discounter sowie den Schichtzeiten des angrenzenden Produktionsstandortes der BMI gewählt.

Zum Abgleich der erhobenen Verkehrsdaten wurde eine selbst durchgeführte Verkehrserhebung aus 2019 herangezogen. Die Erhebung wurde unweit der aktuellen Verkehrserhebung an der Einmündung B 187/ L 37 durchgeführt.

In Abbildung 2 ist die Lage der Zählstellen im Netz dargestellt.

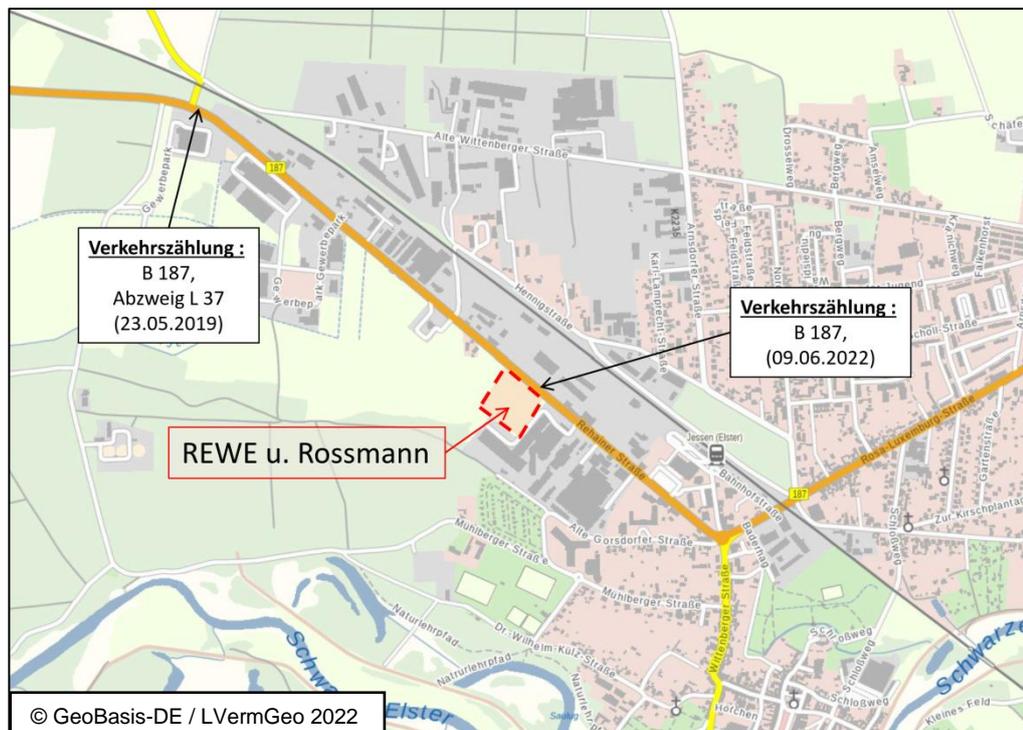


Abbildung 2: Übersichtsplan, Neubau REWE, Rossmann und Zählstellen

#### 3.1 Verkehrsmengen an der B 187

Anl. 1.1 Für die B 187 wurden die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde ermittelt und in Anlage 1 grafisch dargestellt. Die morgendliche Spitzenstunde liegt im Zeitraum von 06:30 Uhr bis 07:30 Uhr und weist im Querschnitt ein Verkehrsaufkommen von 583 Kfz auf. Die nachmittägliche Spitzenstunde liegt im Zeitraum von 15:15 Uhr bis 16:15 Uhr und weist ein Verkehrsaufkommen von 693 Kfz auf. Aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens wurde die nachmittägliche Spitzenstunde als Bemessungsverkehrsstärke (MSV) verwendet.

### 3.2 Abgleich der Verkehrsmengen an der B 187

Die aktuell erhobenen Verkehrsmengen wurden mit den Verkehrsmengen einer vorangegangenen Verkehrszählung aus dem Jahr 2019 und den Verkehrsmengen aus der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2015 abgeglichen. In Tabelle 1 ist eine Übersicht der richtungsbezogenen MSV dargestellt.

**Tabelle 1: Verkehrsmenge pro Stunde und Richtung an der B 187 nach Erhebung**

	maßgebende stündliche Verkehrsstärke	
	Ri Wittenberg [Kfz/ h]	Ri Jessen [Kfz/ h]
SVZ 2015	333	353
VZ 2019	301	328
VZ 2022	320	373

Der Vergleich der drei Erhebungen zeigt, dass das Verkehrsaufkommen an der B 187 in Richtung Jessen in der Regel etwas höher ausfällt als in Richtung Wittenberg. Weiterhin ist zu sehen, dass das Verkehrsaufkommen annähernd konstant bleibt.

## 4. Prognosefall

### 4.1 Allgemeines

Mit dem Neubau des REWE und Rossmann an der B 187 nimmt der Verkehr zu. Es ist eine neue Grundstückszufahrt an der B 187 geplant. Auf der Westseite der Märkte sollen möglicherweise Mitarbeiterparkplätze für die BMI gebaut werden, die mit über die Marktzufahrt erschlossen werden sollen. Aktuell wird auf angemieteten Flächen geparkt. Durch das BMI wurden folgende Daten zur Verfügung gestellt:

- 3 Schichtsystem (Schichtwechsel 6 Uhr, 14 Uhr, 22 Uhr)
- 76 Mitarbeiter in der Tagschicht, außerhalb 36 Mitarbeiter
- ca. 76 Parkplätze zzgl. 20 Parkplätze als Puffer

Weiterhin wurde ein Lageplan von REWE und Rossmann mit Angaben zur Flächenaufteilung zur Verfügung gestellt.

### 4.2 Verkehrserzeugung REWE und Rossmann

Um die verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens auf das umliegende Straßennetz zu ermitteln und deren Leistungsfähigkeit sicherzustellen, wurde die zukünftige Verkehrserzeugung des Einkaufsmarktes nach den geltenden Regelwerken bestimmt. Der Umfang der Verkehrserzeugung wurde mit dem Programm „Ver\_Bau“ ermittelt, welches auf dem FGSV-Regelwerk „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (FGSV, Köln 2006) beruht.

---

Die Eingangsparameter der Schätzung wurden dem vorgelegten Entwurfslageplan der geplanten REWE und Rossmann entnommen.

Es wird zudem ein Verbundeffekt von 40 % für beide Märkte angenommen. Durch die Wegekoppelung, also dem Aufsuchen mehrerer Einrichtungen am selben Standort, reduziert sich die Verkehrserzeugung um den entsprechenden Verbundeffekt.

Desweiteren wird von einem 10 % Konkurrenzeffekt durch den nahegelegenen EDEKA-Markt ausgegangen. Dieser liegt ebenfalls an der B 187.

Anl. 2 In Anlage 2 sind alle Berechnungskenngrößen enthalten.

#### Verkehrserzeugung

Der geplante REWE wird rund 1.500 Kfz-Fahrten und der Rossmann rund 300 Kfz-Fahrten am Tag in der Zufahrt erzeugen.

Das höchste Kundenaufkommen wird zwischen 15:00-16:00 Uhr erwartet. Das ist auch der ungefähre Zeitraum (15:15-16:15 Uhr) mit dem höchsten Verkehrsaufkommen auf der B 187. Rechnerisch ergeben sich für diesen Zeitraum 103 ein- sowie 97 ausfahrende Kfz in der Zufahrt. Diese teilen sich richtungsbezogen in ein- bzw. ausfahrende Fahrzeuge auf.

Für die Kundenverkehre mit Kfz wird ein Mitnahmeeffekt von 60 Prozent zur Spitzenstunde angenommen. Demzufolge sind 60 Prozent der Kunden bereits unterwegs und nehmen keinen zusätzlichen Weg auf sich. Die anderen 40 Prozent der Kundenverkehre kommen durch die beiden Märkte neu hinzu.

Das entspricht einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von etwa 80 Fahrzeugen in der Stunde, die sich auf das Verkehrsnetz verteilen.

### **4.3 Verkehrserzeugung Mitarbeiterparkplatz BMI**

Die Verkehrserzeugung an dem Mitarbeiterparkplatz des BMI hängt von der jeweiligen Schicht ab und findet fast ausschließlich zu Zeiten der Schichtwechsel statt. Zu den Schichtwechseln der Tagschicht kommen/ gehen rund 80 Mitarbeiter aus der Tagschicht. Im Gegenzug kommen/ gehen rund 40 Mitarbeiter zu den anderen Schichten.

Mit den Schichtwechseln 6 Uhr, 14 Uhr und 22 Uhr liegt das erzeugte Verkehrsaufkommen außerhalb der verkehrlichen Spitzenzeiten. Gleiches gilt für die marktüblichen Zeiten mit hohem Kundenaufkommen. Die Verkehrserzeugung des Mitarbeiterparkplatzes hat daher wenig Einfluss auf die Leistungsfähigkeit an der Zufahrt. Zur Sicherstellung ausreichender Leistungsfähigkeit wird dennoch ein 20 % Anteil für die Spitzenstunde angenommen.

Das entspricht einem Verkehrsaufkommen von etwa 10 kommenden und 20 wegfahrenden Fahrzeugen in der nachmittäglichen Spitzenstunde. Dieses Verkehrsaufkommen ist kein Neuverkehr auf der B 187, sondern entsteht durch Verlagerung der Mitarbeiterparkplätze.

---

#### 4.4 Verkehrsverteilung

##### Zufahrt an der B 187

Da keine detaillierteren Aussagen zur Verteilung vorliegen, wird eine verkehrlich ungünstige Verteilung angenommen. Dadurch kann die Leistungsfähigkeit auch für diesen Fall sichergestellt werden. Der Verkehr wird im Verhältnis 60 zu 40 auf die Linksab- bzw. einbieger und Rechtsab- bzw. einbieger verteilt. Es ergeben sich folgende Verkehrsströme:

- 44 Kfz/ h Rechtsabbieger und 69 Kfz/ h Linksabbieger von der B 187
- 45 Kfz/ h Rechtseinbieger und 72 Kfz/ h Linkseinbieger vom Marktgelände

Anl. 3 Die verschiedenen Verkehrsströme sind in Anlage 3 als Strombelastungsplan grafisch dargestellt.

### 5. Leistungsfähigkeitsberechnungen im Planfall

#### 5.1 Vorbemerkung

Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufes (QSV) vorfahrtgeregelter Knotenpunkte werden die Kapazitätsreserven und Wartezeiten der einzelnen Ströme nach HBS 2015<sup>1</sup> berechnet. Von den ermittelten Wartezeiten kann auf die Verkehrsqualität geschlossen werden. Für die Einstufung der QSV A bis F gelten die jeweiligen Werte der Einzelströme und der insgesamt längsten mittleren Wartezeit. Ein noch ausreichendes Niveau der Verkehrsqualität ist bei Qualitätsstufe D gegeben.

**Tabelle 2: Qualitätsstufen nach Wartezeit für unsignalisierte Knotenpunkte, HBS 2015**

QSV	A	B	C	D	E	F
mittlere Wartezeit $t_w$ [s]	$\leq 10$	$\leq 20$	$\leq 30$	$\leq 45$	$> 45$	-

#### **Die Qualitätsstufen bei unsignalisierten Knotenpunkten/ Vorfahrtsknoten:**

- QSV A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
- QSV B: Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
- 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.
- QSV D: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer 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.
- 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 Staulängen) führen. Die Kapazität wird erreicht.

QSV F: Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt 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.

## 5.2 Ermittlung der Verkehrsqualität

Die Leistungsfähigkeit wurde nach RASt 06 für den Planfall ohne Linksabbiegestreifen auf der B 187 ermittelt. Grundlagen der Berechnung sind die MSV der aktuellen Verkehrserhebung, die Verkehrserzeugungen von REWE, Rossmann und dem Mitarbeiterparkplatz des BMI sowie die angenommene Verteilung der Verkehrsströme.

Anl. 4 Die Berechnungsergebnisse sowie die jeweiligen Rückstaulängen und Wartezeiten sind in Anlage 4 enthalten. In Tabelle 3 sind die ermittelte Wartezeit und Qualitätsstufe dargestellt. Der für die Qualitätsstufe maßgebende Verkehrsstrom ist der Linkseinbieger aus der Marktzufahrt. Er wird mit der Qualitätsstufe B bewertet und ist leistungsfähig.

Für die geplante Marktzufahrt ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit keine Linksabbiegespur erforderlich.

**Tabelle 3: Wartezeiten und Verkehrsqualitäten**

	<b>maßgebende mittlere Wartezeit</b>	<b>QSV</b>
<b>B 187 innerorts</b>	11,5 s	B

## 5.3 Rückstaulängen am Vorfahrtsknoten

Für den Fahrstreifen der B 187 in Richtung Wittenberg beträgt die maximale Staulänge weniger als 1 Fahrzeug. Das entspricht einer rechnerischen Staulänge von 7,0 m.

In der Nebenrichtung (Marktzufahrt) beträgt die erforderliche Aufstelllänge 6 m. Es wird von einer Mischspur ausgegangen.

Im Zuge der Vorfahrtstraße in Richtung Stadtzentrum entstehen keine Rückstaus.

---

## 6. Bedarfsprüfung Linksabbiegestreifen

### 6.1 Prüfung Linksabbiegestreifen nach RASSt 06

Neben der Leistungsfähigkeitsberechnung nach dem HBS 2015, ist nach RASSt 06 zu prüfen, ob Aufstellbereiche oder Linksabbiegestreifen notwendig sind. Sie stellen sicher, dass Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit nicht durch Linksabbieger beeinträchtigt sind und ein behinderungsarmes Abbiegen von der Hauptverkehrsstraße in Erschließungsstraßen und Grundstückszufahrten möglich ist.

Die Eingangsparameter sind:

- Charakter der Hauptverkehrsstraße (angebaut oder anbaufrei)
- Verkehrsstärke des Hauptverkehrsstromes aus dem links abgelenkt wird
- Anzahl der Linksabbieger

Die B 187 „Rehainer Straße“ ist eine angebaute Hauptverkehrsstraße. Der Hauptverkehrsstrom (MSV) beträgt 345 Kfz/ h. Er setzt sich zusammen aus Geradeausfahrern in Richtung Wittenberg (276 Kfz/ h) und Linksabbiegern (69 Kfz/ h). In Tabelle 4 wurde diese Eingangsparameter nach Vorlage der RASSt 06 eingetragen.

Tabelle 4 ist zu entnehmen, dass sich keine Notwendigkeit eines Aufstellbereichs oder eines Linksabbiegestreifens ergibt.

**Tabelle 4: Linksabbiegereinrichtung nach RASSt 06 (Tabelle 44 in RASSt 06)**

	Stärke der Linksabbieger $q_L$ in Kfz/ h	Verkehrsstärke des Hauptstromes MSV in Kfz/ h						
		100	200	300	400	500	600	> 600
<b>Angebaute Hauptverkehrsstraße</b>	> 50				X			
	20 ... 50							
	< 20							

 Keine bauliche Maßnahme    
  Aufstellbereich    
  Linksabbiegestreifen  
 X (gelb) = Zufahrt REWE und Rossmann

## 7. Wechselwirkungen mit anderen Zufahrten

Mit dem Neubau von REWE und Rossmann erhöht sich das Verkehrsaufkommen an der B 187.

In Richtung Stadtzentrum liegt die nächste Zufahrt rund 60 Meter weit entfernt auf der gegenüberliegenden Straßenseite. In Richtung Wittenberg liegt die nächste Zufahrt über 100 Meter weit entfernt. Aufgrund der Entfernung, den berechneten Rückstaulängen und der geringen Verkehrszunahme sind keine Wechselwirkungen mit diesen Zufahrten zu erwarten.

## 8. Zusammenfassung

An der B 187 „Rehainer Straße“ in Jessen ist der Neubau eines REWE-Marktes in Verbindung mit einem Rossmann-Drogeriemarkt geplant. Die Anbindung soll über eine eigene Zufahrt an der B 187 erfolgen. Über diese Zufahrt soll auch ein eventuell entstehender Mitarbeiterparkplatz eines bestehenden Gewerbes angebunden werden.

Es wurden aktuelle Verkehrsmengen erhoben und die Verkehrsqualität der geplanten Zufahrt bestimmt. Weiterhin wurde untersucht, welche Wechselwirkungen mit benachbarten Zufahrten auftreten.

Die Untersuchung ergab, dass bei den prognostizierten Verkehrsmengen nach RAS 06 kein Linksabbiegestreifen erforderlich wird.

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtung ergab, dass die B 187 und die Zufahrt auch ohne Linksabbiegestreifen ausreichend leistungsfähig sind. Es wird die Qualitätsstufe B erreicht. In der Nebenrichtung aus dem Marktgelände ist eine Mischspur ausreichend.

Die Ausfahrt aus dem Marktgelände sollte als Mischspur markiert werden, um gegenseitige Sichtbehinderungen durch nebeneinander stehende Einbieger zu verhindern.

Parallel zur B 187 verläuft auf der rechten Seite ein seitlich abgesetzter Radweg in Richtung Stadtzentrum Jessen. Es wird empfohlen den Radweg im Bereich der Marktzufahrt an den Fahrbahnrand der B 187 und bevorrechtigt über die Marktzufahrt zu führen. Die Furt sollte eingefärbt und auf den Zweirichtungsradweg hingewiesen werden.

Aufgestellt: Mittweida, 22. Juli 2022

**UHLIG & WEHLING GmbH**

Ingenieurgesellschaft

Mittweida/Sa.



- Dipl.-Ing. Zahn -

---

# **A N L A G E 1**

## **Verkehrserhebung**

B 187 morgendliche Spitzenstunde

B 187 nachmittägliche Spitzenstunde

# Jessen B 187 - Querschnittstudie (ATR)

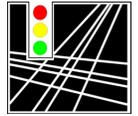
Do. 9 Juni 2022

Spitzenstunde, morgens (06:30 - 07:30 Uhr)

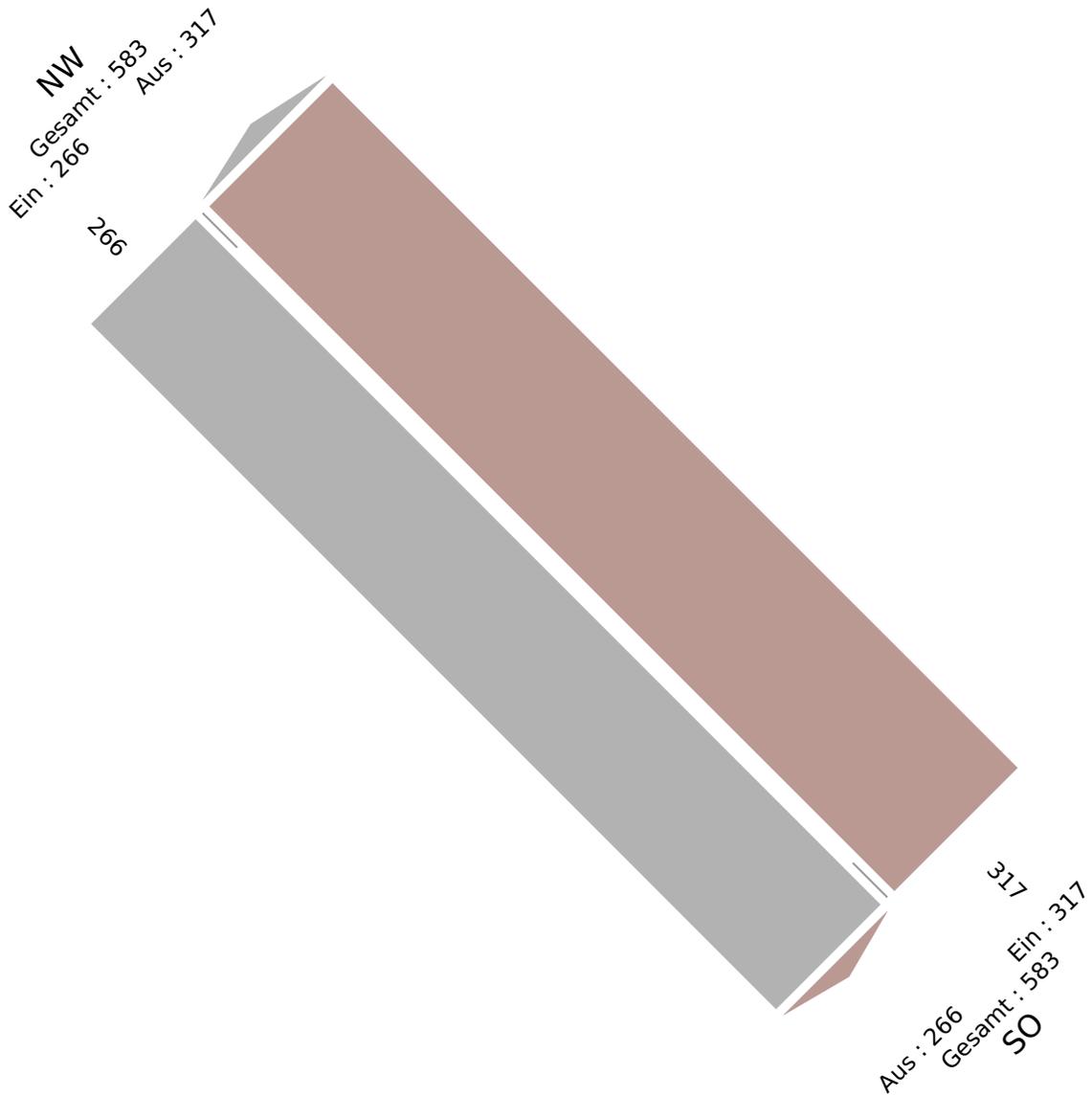
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Richtungen

ID: 961467, Standort: 51.794391, 12.947972



Erstellt durch: Uhlig & Wehling GmbH -  
Ingenieurgesellschaft  
Leipziger Straße 27, Mittweida, SN, 09648, DE



# Jessen B 187 - Querschnittstudie (ATR)

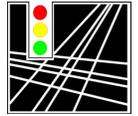
Do. 9 Juni 2022

Spitzenstunde, abends (15:15 - 16:15 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

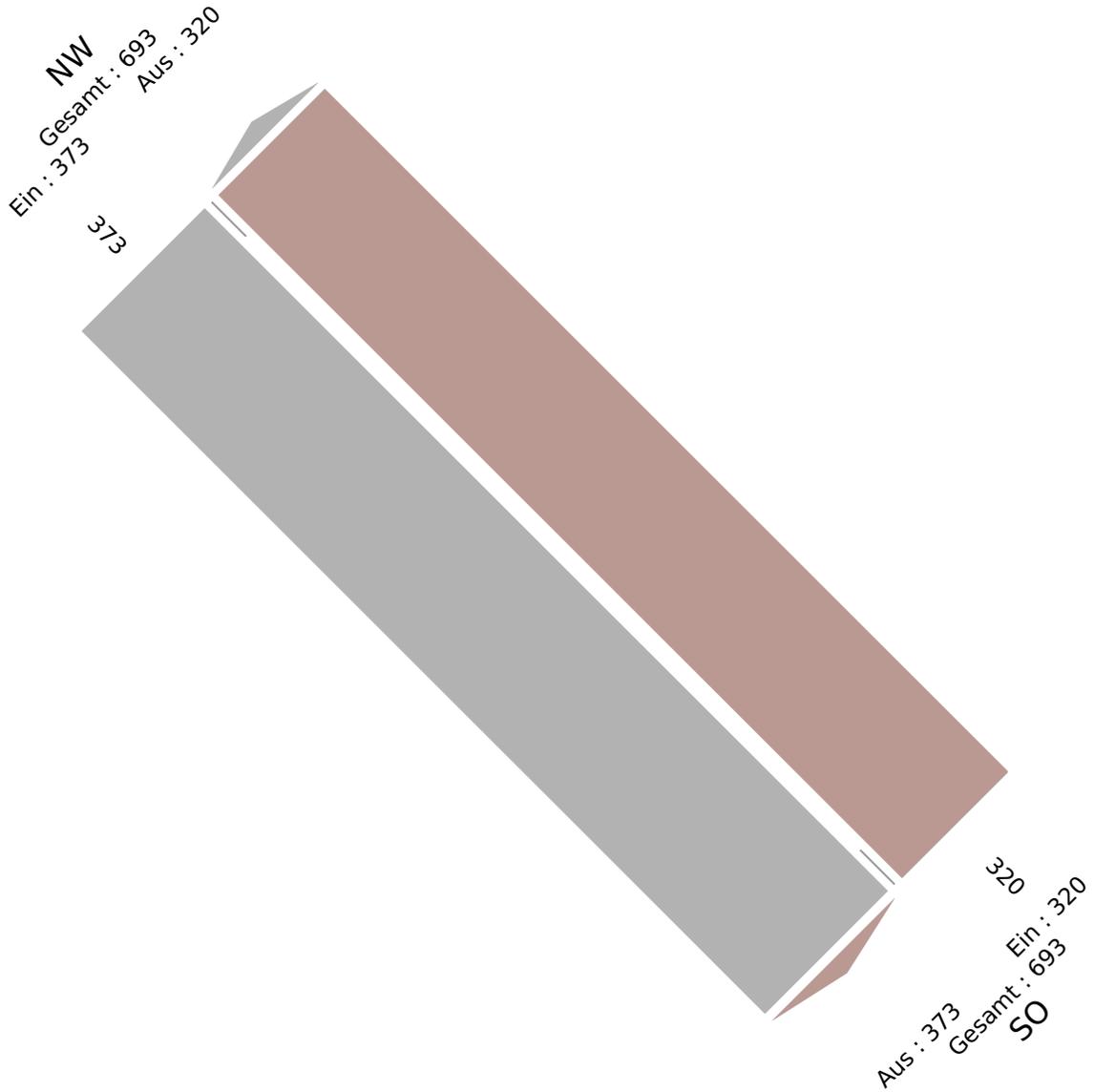
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Richtungen

ID: 961467, Standort: 51.794391, 12.947972



Erstellt durch: Uhlig & Wehling GmbH -  
Ingenieurgesellschaft  
Leipziger Straße 27, Mittweida, SN, 09648, DE



# **A N L A G E 2**

## **Verkehrserzeugung**

<b>Neubau REWE Markt und Rossmann-Drogerie, B 187, OD Rehainer Straße, 06917 Jessen</b>	 <b>Uhlig &amp; Wehling</b>	<b>Uhlig &amp; Wehling GmbH Ingenieurgesellschaft</b>
---	--	---

**Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Einzelhandelseinrichtungen**

<b>Ergebnis Programm Ver_Bau</b>	<b>REWE</b>	<b>Rossmann</b>
Verkaufsfläche [m <sup>2</sup> ]	1.977	720
Bruttogeschossfläche [m <sup>2</sup> ]	2.955	950

<b>Beschäftigtenverkehr</b>	<b>REWE</b>	<b>Rossmann</b>
m <sup>2</sup> BGF je Beschäftigte	70	70
Anzahl Beschäftigte	30	10
Wegehäufigkeit	2	2
Wege der Beschäftigten	60	20
MIV-Anteil [%]	95	95
Pkw-Besetzungsgrad	1	1
Pkw-Fahrten/Werktag	57	19

<b>Kunden/Besucherverkehr</b>	<b>REWE</b>	<b>Rossmann</b>
Kunden/Besucher je m <sup>2</sup> VKF	0,9	0,5
Anzahl Kunden/Besucher	1780	360
Wegehäufigkeit	2	2
Wege der Kunden/Besucher	3560	720
MIV-Anteil [%]	90 % -95 %	
Pkw-Besetzungsgrad	1,4	
Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte	2353	476
Verbundeffekt	40%	40%
Konkurrenzeffekt	10%	10%
Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten	1.412	286

<b>Gesamtverkehr</b>	<b>REWE</b>	<b>Rossmann</b>	
Kfz-Fahrten je Werktag	1.469	305	
Kundenquell- und zielverkehr	706	143	
	$\Sigma$ 849		
Spitzenstundenanteil Quellverkehr [%]	11,3 (Kunden) 0 (Beschäftigte)		15-16 Uhr
Spitzenstundenwert Quellverkehr	<b>97</b>		
Spitzenstundenanteil Zielverkehr [%]	12,1 (Kunden) 0 (Beschäftigte)		15-16 Uhr
Spitzenstundenwert Zielverkehr	<b>103</b>		

Die Spitzenstundenwerte der ein- und ausfahrenden Quell- und Zielverkehre teilen sich richtungsbezogen entsprechend der Verkehrsverteilung auf.

# **A N L A G E 3**

## **Strombelastungsplan Planfall**

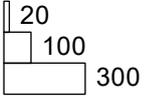
Planfall mit REWE und Rossmann

# Strombelastungsplan MSV Prognose 2022

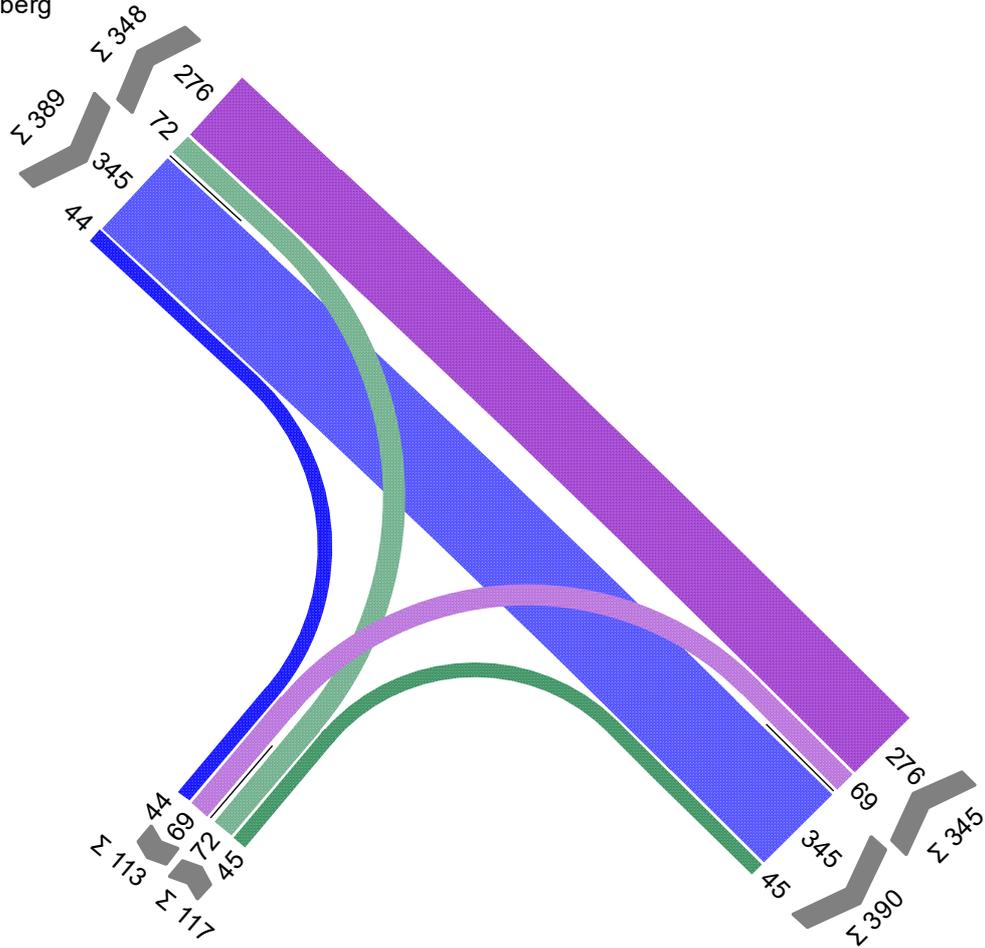
LISA

## MSV 2022 in Kfz/ h mit REWE und Rossmann

von/nach	1	2	3
1		44	345
2	72		45
3	276	69	



B 187, Rehainer Straße,  
Richtung Wittenberg  
(Arm 1)



Marktzufahrt REWE u. Rossmann  
(Arm 2)

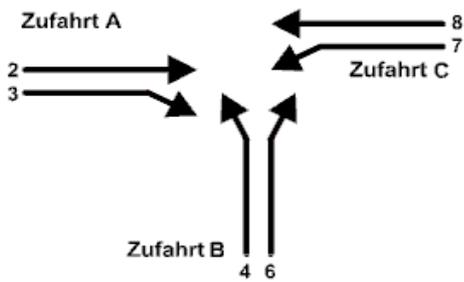
B 187, Rehainer Straße,  
Richtung Zentrum Jessen  
(Arm 3)

Projekt	Neubau REWE Markt und Rossmann-Drogerie				
Knotenpunkt	B 187 - Marktzufahrt REWE und Rossmann				
Auftragsnr.	1677	Variante	VU	Datum	21.07.2022
Bearbeiter	Zahn	Abzeichnung		Blatt	3

# **A N L A G E 4**

## **HBS-Bewertung**

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenverkehrsstärke: 851 Fz/h

A-C / B  
 Knotenpunkt: B 187 West - B 187 Ost / REWE u. Rossmann

Verkehrsdaten: Datum: Prognose Planung  
 Uhrzeit: MSV

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w = 45$  s  
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

### Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_i$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,207	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,028	---
B	4 (3)	712	427	1,000	384	0,187	---
	6 (2)	367	766	1,000	766	0,059	---
C	7 (2)	389	826	1,000	826	0,084	0,900
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,166	---

### Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	345	1,078	1800	1669	0,207	1324	0,0	<b>A</b>
	3	44	1,000	1600	1600	0,028	1556	0,0	<b>A</b>
B	4	72	1,000	384	384	0,187	312	11,5	<b>B</b>
	6	45	1,000	766	766	0,059	721	5,0	<b>A</b>
C	7	69	1,000	826	826	0,084	757	4,8	<b>A</b>
	8	276	1,085	1800	1659	0,166	1383	0,0	<b>A</b>
A	2+3	389	1,069	1777	1661	0,234	1272	0,0	<b>A</b>
B	4+6	117	1,000	475	475	0,246	358	10,0	<b>B</b>
C	7+8	345	1,068	1800	1685	0,205	1340	2,7	<b>A</b>
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>B</b>

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_s$ [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	4+6	117	1	475	95	0,97	6
C	7	69	1	826	95	0,27	6
	7+8	345	1,068	1685	95	0,77	7