

Verkehrsuntersuchung

Stadt Coswig (Anhalt)
Bebauungsplan Nr. 50 „Am Brennickel“

Auftraggeber

LOGIOS Erste Grundstücksgesellschaft mbH
Brandstücken 24
22549 Hamburg

Auftragnehmer

Verkehrs-System Consult Halle GmbH
Berliner Straße 140, 06116 Halle (Saale)
Tel: 0345 – 530 39 0
Mail: kontakt@vsc-halle.de
Web: www.vsc-halle.de

Bearbeitung

VSC Halle GmbH – Büro Leipzig
Messe-Allee 2, 04356 Leipzig
Dipl.-Ing. Lena Trölsch
Tel: 0341 – 678 27526
Mail: troellsch@vsc-halle.de

Auftr.-Nr.: 5478

01.06.2026

INHALT

Inhaltverzeichnis	Seite 1
Anlagenverzeichnis	Seite 2

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Allgemeines und Aufgabenstellung	3
2 Beschreibung des Vorhabens	4
3 Grundverkehrsbelastung	6
3.1 Verkehrsanalyse	6
3.2 Verkehrsprognose	7
4 induzierte Verkehrsbelastung des Plangebiets	8
4.1 Verkehrserzeugung	8
4.2 Verkehrsverteilung	9
4.2.1 räumliche Verteilung	9
4.2.2 zeitliche Verteilung	9
5 Leistungsfähigkeitsnachweis der Varianten	10
5.1 KP 1: Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm	10
5.1.1 unsignalisierter Knotenpunkt	10
5.1.2 signalisierter Knotenpunkt	13
5.2 KP 2: Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel	14
5.3 Koordinierung der Lichtsignalanlagen	15
6 Zusammenfassung und Ergebnis	17

Anlagenverzeichnis

Blatt

1 Verkehrsbelastungen

Ermittlung des induzierten Verkehrs 1

2 Leistungsfähigkeitsnachweise

Erläuterungen d. Qualitätsstufen d. Verkehrsablaufs n. HBS 2.0.1 – 2.0.2

2.1 Knotenpunkt 1: Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm

Knotenpunktskizze „Bestand“ 2.1.0

Bewertungsbelastungen mit HBS-Bewertung 2.1.1.1 – 2.1.4.2

Knotenpunktskizze „Ausbau unsignalisierter KP“ 2.5.1.0

HBS-Bewertung 2.1.5.1 – 2.1.5.2

Knotenpunktskizze „Ausbaus signalisierter KP“ 2.1.6.0

Zwischenzeiten 2.1.6.1

Prinzip des Phasenablaufs 2.1.6.2

Signalzeitenplan 5 (ganztägig montags – freitags) 2.1.6.3

Bewertungsbelastungen mit HBS-Bewertung 2.1.6.4 – 2.1.6.7

2.2 Knotenpunkt 2: Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel

Knotenpunktskizze 2.2.0

Zwischenzeiten 2.2.1

Prinzip des Phasenablaufs 2.2.2

Signalzeitenplan 5 (ganztägig montags – freitags) 2.2.3

Bewertungsbelastungen mit HBS-Bewertung 2.2.4.1 – 2.2.7.2

2.3 Koordinierung der Lichtsignalanlage

Entwurf Zeit-Weg-Diagramm 2.3

Hinweis:

Um den Lesefluss nicht zu beeinträchtigen wird im folgenden Text zwar nur die männliche Form genannt, stets aber die weibliche und andere Formen gleichermaßen mit gemeint.

1 Allgemeines und Aufgabenstellung

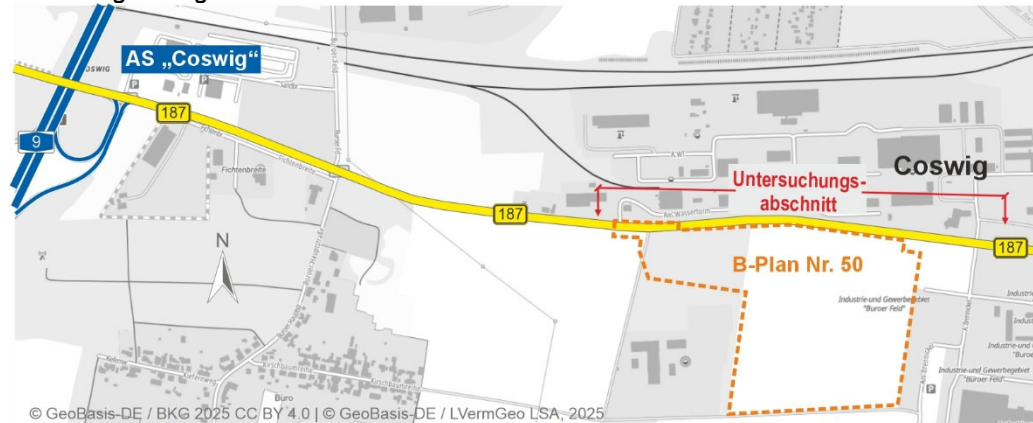
Am westlichen Rand der Stadt Coswig (Anhalt) im Landkreis Wittenberg (Sachsen-Anhalt) ist die Entwicklung einer derzeit unbebauten Fläche als Gewerbestandort vorgesehen. Im Zuge des hierfür aufzustellenden Bebauungsplans ist der Nachweis der Leistungsfähigkeit der Anbindung des B-Plan-Gebiets an das öffentliche Straßennetz zu erbringen.

Abbildung 1: Übersichtskarte



Der Vorhabenstandort ist verkehrsgünstig unmittelbar an der B 187 zwischen Dessau-Roßlau und Lutherstadt Wittenberg und dabei nur etwa 1.000 m von der BAB 9-Anschlussstelle „Coswig“ entfernt gelegen. Die Anbindung des Areals an die Bundesstraße erfolgt außerhalb geschlossener Ortschaften. Die B 187 entspricht im Untersuchungsabschnitt (siehe Abbildung 2) einer Landstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion (LS II) und ist gemäß Entwurfsklasse (EKL) 3 mit einem Regelquerschnitt RQ 11 ausgebildet. Nördlich der Trasse verläuft Fahrbahn begleitend ein gemeinsamer Geh-/ Radweg.

Abbildung 2: Lage des B-Plan-Gebietes im Straßennetz



Das B-Plan-Gebiet Nr. 50 befindet sich südlich der B 187. Die im unmittelbaren Umfeld angrenzenden Flächen werden bereits gewerblich genutzt. So befindet sich nördlich der Bundesstraße ein Industrie- und Gewerbegebiet und östlich des B-Plan-Gebietes ein Logistikstandort. Weitere gewerbliche Einrichtungen finden sich außerdem entlang der B 187 in Richtung der BAB-Anschlussstelle.

Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage und zur Abbildung eines Worst Case der Nutzung in Bezug auf Verkehr und Lärmemissionen wird als vorläufiges Nutzungsbeispiel ein Logistikstandort angenommen.

2

Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben soll auf einem derzeit ungenutzten Gelände zwischen der Bundesstraße 187 (Roßlauer Straße) im Norden, dem Industrie- und Gewerbegebiet „Buroer Feld“ um die Straße Am Brennickel in Osten, einem Wirtschaftsweg im Süden und einem gewerblichen Gebäudekomplex im Westen entstehen (siehe Abbildung 3). Der zugehörige Bebauungsplan wird dabei auch den Bereich für die vorgesehene Anbindung des Areals an das öffentliche Straßennetz über die B 187 (Roßlauer Straße) umreißen.

Abbildung 3: Umring des B-Plan-Gebietes Nr. 50 (Logistikstandort)



Geplant sind für das Nutzungsbeispiel „Logistikstandort“ aktuell neun Hallen für Lagerung und Umschlag, wobei jede Halle zehn Ladestellen (Rampen/ Tore) erhalten soll. In diesem Bereich sind auch vereinzelte Pkw-Stellplätze verortet. Westlich des Hallenkomplexes soll eine Park- und Wartezone für den Güterverkehr eingerichtet werden sowie einer der beiden geplanten Pkw-Parkplätze. In diesem Bereich erfolgt auch

Abbildung 4: Darstellung des Untersuchungsraums



die Anbindung des B-Plan-Gebietes an das öffentliche Straßennetz über eine vorhandene Zufahrt zu einem Betriebsteil der Stadtwerke Coswig (hier: Wasserwerk) an die Roßlauer Straße (B 187) (siehe Abbildung 4 auf der vorherigen Seite). Diese unsignalisierte Einmündung befindet sich nur wenige Meter von der nördlich in die Roßlauer Straße ebenfalls unsignalisiert einmündenden Straße Am Wasserturm entfernt, über die das Industrie- und Gewerbegebiet „West 1“ (teil-)geschlossen wird.

Im südöstlichen Teil des Vorhabens sind gemäß aktueller Planung weitere Pkw-Stellplätze vorgesehen, die über eine rückwärtige Erschließungsstraße auf dem Areal erreicht werden. Die ergänzend dazu herzustellende Anbindung über den südlich des Areals verlaufenden Mittelweg (welcher wiederum auf die Straße Am Brennickel aufbindet, die zur Roßlauer Straße (B 187) führt), wäre jedoch nur ersatzweise zu nutzen – beispielsweise im Fall einer Havarie auf dem Gelände oder einer Blockade der Hauptanbindung (etwa durch ein liegengebliebenes Fahrzeug). Diese Untersuchung konzentriert sich daher ausschließlich auf die vorgesehene Hauptanbindung des Areals an die Roßlauer Straße (B 187)

3 Grundverkehrsbelastung

Als Basis für den Nachweis von Leitungsfähigkeit und Verkehrsqualität werden sowohl die aktuellen als auch die prognostischen Verkehrsstärken als Knotenströme im Untersuchungsraum benötigt.

3.1 Verkehrsanalyse

Zur Darstellung der aktuellen Verkehrsbelastungen wurde zunächst am Donnerstag, 11.09.2025 eine 24-Stunden-Verkehrszählung an den Knotenpunkten

- KP 1: doppelte Einmündung Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm und Roßlauer Straße (B 187)/ Zufahrt Wasserwerk
zwei unsignalisierte Einmündungen – erfasst als Kreuzung mit versetzten Nebenrichtungsarmen
- KP 2: Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel
Kreuzung mit Lichtsignalanlage

durchgeführt.

Da die seinerzeit baubedingte Sperrung der Auf- und Abfahrt an der BAB 9-Anschlussstelle „Coswig“ für die Richtungsfahrbahn Berlin zu deutlich asymmetrischen Belastungen der Bundesstraße 187 geführt hatte, wurde die Verkehrszählung am Knotenpunkt KP 2 (Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel) am Dienstag, 24.02.2026 wiederholt. Außerdem wurde eine Verkehrszählung vom Donnerstag, 20.11.2025 an dem westlich des Untersuchungsraums liegenden Knotenpunkt der B 187 (Kreisstraße) mit der Buroer Hauptstraße und Buroer Feld zu Vergleichszwecken herangezogen.

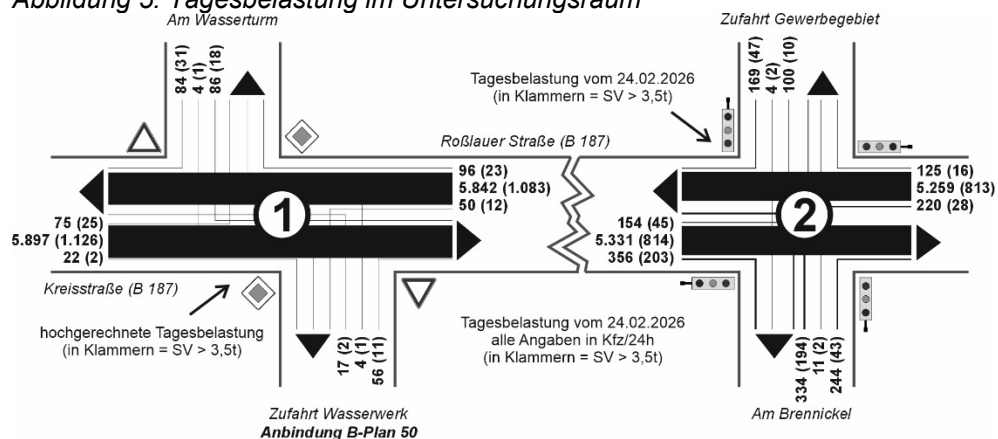
Tabelle 1: Belastungsvergleiche im Untersuchungsraum

	B 187 West westlicher Quer- schnitt am KP 1	B 187 Ost westlicher Quer- schnitt am KP 2	Summe aller Neben- richtungszufahrten am KP 2
VZ 09/2025	9.620 (1.681)	9.777 (1.710)	1.840 (674)
VZ 11/2025 bzw. 02/2026	12.075 (2.302)*	11.403 (2.115)	1.717 (590)

* hier: östlicher Querschnitt am KP Buroer Hauptstraße

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die durchgehende Verkehrsbelastung auf der B 187 in den neueren Zählungen um 17 % (Schwerverkehr über 3,5 t um 24 %) bis 26 % (SV um 37 %) höher ist, als während der Teilspernung der Anschlussstelle (siehe Tabelle 1). Es werden demnach die Ergebnisse der aktuellen Erhebungen verwendet.

Abbildung 5: Tagesbelastung im Untersuchungsraum

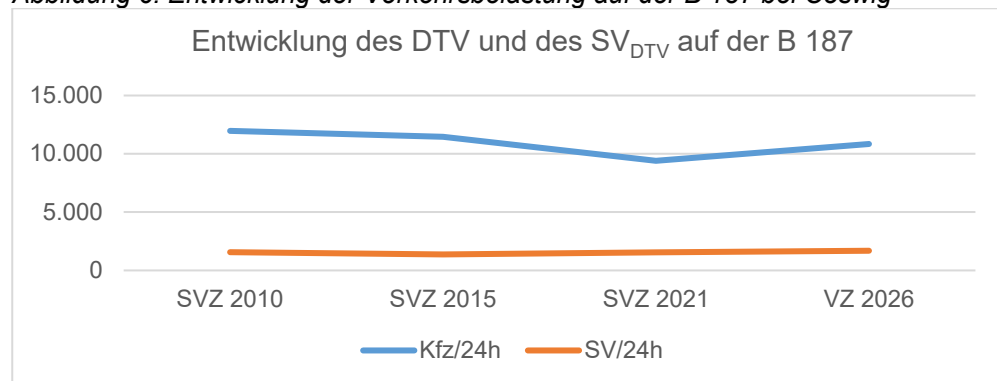


Da jedoch der Knotenpunkt KP 1 nicht erneut gezählt wurde, sind die Ein- und Abbiegeströme aus den und in die Nebenrichtungsarme aus der vorherigen Zählung zu übernehmen und nur für die durchgehende Belastung der B 187 die aktuellen Werte zu übernehmen. Dies ist insofern zulässig, als dass am KP 2 die Nebenrichtungsbelastungen in der Zählung von 2026 sich ebenfalls nicht erhöht – sondern sogar um 7 % (SV um 13 %) verringert – haben und auch anteilig keine Veränderungen bei der Aufteilung auf die einzelnen Ströme gegenüber der angeglichenen Belastungsaufteilung aus 2025 zu erkennen ist.

3.2 Verkehrsprognose

Die perspektivisch zu erwartenden Verkehrsbelastungen (Prognose) werden für das klassifizierte Straßennetz Sachsen-Anhalts über die Landesverkehrsprognose (LVP) ausgegeben. Für das betreffende Jahr 2035 wurde jedoch bislang keine landesweite Prognose zu den Straßenverkehrsbelastungen veröffentlicht. Die Entwicklung der durchschnittlichen, täglichen Verkehrsstärke auf der B 187 bei Coswig zeigt seit 2010 zunächst eine leicht sinkende Tendenz (siehe Abbildung 6).

Abbildung 6: Entwicklung der Verkehrsbelastung auf der B 187 bei Coswig



Die aus den Ergebnissen der aktuellen Verkehrserhebung nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)“ (hier in der Ausgabe von 2001) für den Leichtverkehr (Pkw) und den Schwerverkehr (Lkw) hochgerechnete durchschnittliche, tägliche Verkehrsstärke (DTV), zeigt für das Analysejahr jedoch bereits wieder einen leichten Belastungsanstieg auf der Bundesstraße.

Sowohl die zuletzt veröffentlichte LVP 2030 als auch die Zielnetzprognose 2030¹ für Sachsen-Anhalt (für den vordringlichen Bedarf) sehen eine signifikante Netzveränderung im Untersuchungsraum durch die Umverlegung der B 187 nördlich von Coswig (Ortsumfahrung) vor. Demnach würde die Verkehrsbelastung im Zuge der Roßlauer Straße (nach deren Rückstufung) vermutlich erheblich sinken. Angesichts der demografischen Entwicklung Sachsen-Anhalts mit Bevölkerungsrückgang und Überalterung ist derzeit auch nicht mit einer signifikanten Zunahme der allgemeinen Verkehrsbelastungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen-Anhalt zu rechnen.

Trotzdem soll als Worst Case Szenario eine prognostische Zunahme des Verkehrs im Zuge der B 187 beispielhaft um 10 % bei unverändertem Schwerverkehrsanteil angenommen werden, um die Kapazitäten der Verkehrsanlagen auszuloten.

¹ Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG in Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), „Zielnetzprognose 2030 VB / WB“, Mai 2018

4 induzierte Verkehrsbelastung des Plangebiets

4.1 Verkehrserzeugung

Die Ermittlung des induzierten Verkehrs des Plangebiets erfolgt nach den „Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (HSVG)“². Das im B-Plan Nr. 50 betrachtete Areal wird als Gewerbegebiet (GE) mit Logistikfunktion dargestellt.

Aus der aktuellen Planung gehen folgende Eingangsgrößen für die Berechnung der Verkehrserzeugung hervor.

- 9 Gebäude (Hallen) mit jeweils 10 Ladevorrichtungen (Rampen/ Tore)
- Gesamtnutzfläche (Geschossfläche) von etwa 80.000 m²
- 20 bis 30 Beschäftigte je 10.000 m² und Schicht (Ansatz: 3 Schichten)
- 2 bis 4 Lkw je Tor tagsüber (6:00 – 22:00 Uhr) und 1 bis 2 Lkw je Halle (nachts)

Ergänzend zu diesen Angaben wird angenommen, dass 90 % der Beschäftigten im Schichtbetrieb arbeiten, von denen aktuell 85 % anwesend sind (also keinen Urlaub haben und auch nicht krankheitsbedingt fehlen). Der Besetzungsgrad der Beschäftigten-Pkw wird nach den HSVG mit 1,1 angenommen. Es ist mit zwei Wegen der Beschäftigten (Hin- und Rückfahrt) zu rechnen.

Neben den angegebenen 2 bis 4 Lkw-Ankünften und -Abfahrten je Tor tagsüber wird nach den HSVG außerdem ein externer Wirtschaftsverkehr (z. B. Ver- und Entsorgung sowie Kurierdienste) von 5 % bis 30 % des angegebenen internen Wirtschaftsverkehr (Lkw-Verkehr) berücksichtigt. Hiervon ist die Hälfte als Schwerverkehr (Lkw) einzuordnen und die andere Hälfte als Leichtverkehr (Pkw). Da es am geplanten Logistikstandort keinen klassischen Kunden-/ Besucherverkehr geben wird, werden die hierfür 2 Pkw je Tag und Tor dem externen Quell- und Zielverkehr zugeschlagen.

Für die Ermittlung des induzierten Verkehrs werden als Worst Case Szenario jeweils die Maximalwerte der angegebenen Strukturdaten sowie der Parameterspannbreiten nach den HSVG verwendet. Außerdem wird angenommen, dass der Schichtwechsel genau in die verkehrliche Spitzenstunde des Untersuchungsabschnitts fällt

Der Lkw-Verkehr tagsüber (6:00 – 22:00 Uhr) verteilt sich zu gleichen Teilen über die 16 Stunden während der Lkw-Nachtverkehr als Worst Case komplett innerhalb einer Stunde auftreten könnte (für den Leistungsfähigkeitsnachweis jedoch irrelevant). Im Ergebnis sind dann folgende Kfz-Mengen als zusätzliche Verkehrsbelastungen bei der Bewertung der Verkehrsknotenpunkte zu berücksichtigen (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Quell- bzw. Zielverkehr des Plangebiets (Maximalbelastung)

Verkehrszweck		Tagebelastung in Kfz/24h (SV > 3,5t)	Spitzenstunde in Kfz/h (SV > 3,5t)
Beschäftigtenverkehr	Quellverkehr	447 (0)	150 (0)
	Zielverkehr	447 (0)	150 (0)
interner Wirtschaftsverkehr	Quellverkehr	756 (756)	45 (45)
	Zielverkehr	756 (756)	45 (45)
externer Wirtschaftsverkehr	Quellverkehr	234 (126)	11 (4)
	Zielverkehr	234 (126)	11 (4)
Gesamtverkehr	Quellverkehr	1.467 (882)	206 (49)
	Zielverkehr	1.467 (882)	206 (49)

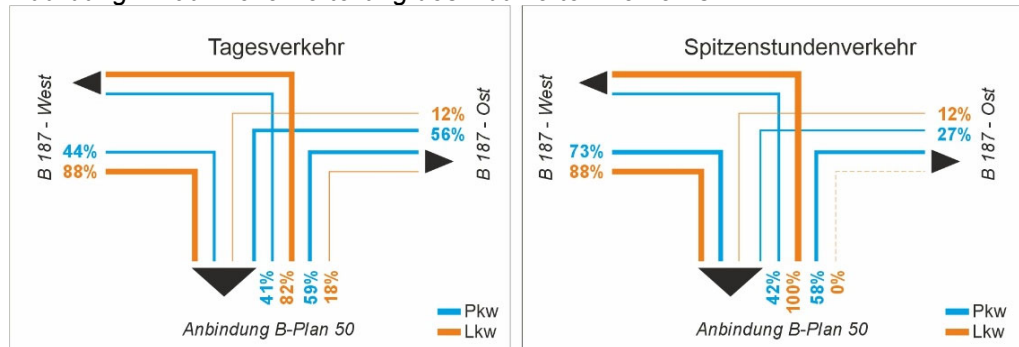
² „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (HSVG)“, Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2006

4.2 Verkehrsverteilung

4.2.1 räumliche Verteilung

Für die Bestimmung der räumlichen Verteilung des induzierten Verkehrs des geplanten Vorhabens wird die Verteilung des Quell- und Zielverkehrs am Knotenpunkt 2 im Knotenarm Am Brennickel betrachtet. Der hier zu- und abfließende Verkehr des vorhandenen Logistikstandorts eines großen Discounters eignet sich sehr gut als Vergleichsbelastung, die dann anteilig auf die geplante Anbindung des B-Plan-Gebiets Nr. 50 übernommen werden kann. Demnach verkehrt über den Tag verteilt fast der gesamte Schwerverkehr in und aus östliche(r) Richtung (BAB), wohingegen der Leichtverkehr sich gleichmäßiger über die beiden Richtungen der B 187 verteilt (siehe Abbildung 7).

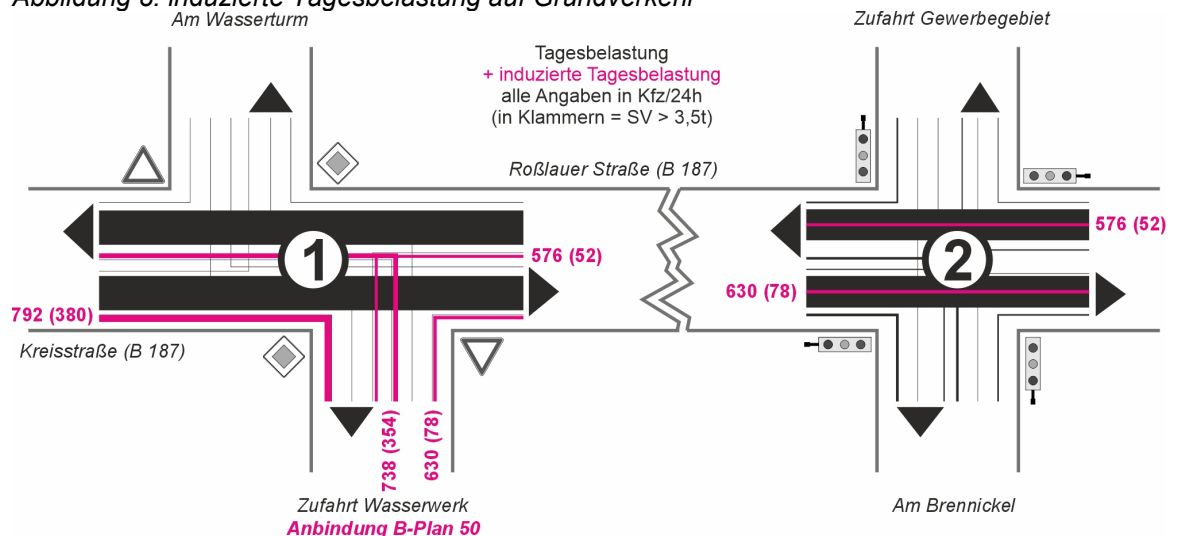
Abbildung 7: räumliche Verteilung des induzierten Verkehrs



4.2.2 zeitliche Verteilung

Wie bereits unter Punkt 4.1 erwähnt, wird für das Worst Case Szenario die Annahme getroffen, dass der Schichtwechsel der Beschäftigten genau in die verkehrlichen Spitzenstunde des Untersuchungsabschnitts der B 187 fällt und sich beide Maximalbelastungen (Quell- und Zielverkehr) demzufolge überlagern. Hinzu kommt ein mittlerer Tageswert des induzierten Wirtschaftsverkehrs tagsüber. Hier wird als Worst Case die Abwicklung des Schwerverkehrs zwischen 6:00 und 22:00 Uhr gleichmäßig verteilt angenommen, so dass 1/16 davon der bemessungsrelevanten Spitzenstunde zuzuordnen ist. Die Überlagerung des Grundverkehrs mit der induzierten Belastung ist für den werktäglichen Verkehr der Abbildung 8 und für die Bemessungsbelastung (Spitzenstunde) der Anlage zu entnehmen.

Abbildung 8: induzierte Tagesbelastung auf Grundverkehr



5 Leistungsfähigkeitsnachweis der Varianten

Der Nachweis von Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität erfolgt nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS)³ an den signalisierten und unsignalisierten Knotenpunkten im Untersuchungsraum anhand des Auslastungsgrades jedes Fahrstreifens sowie der mittleren Wartezeit der diesen Fahrstreifen befahrenden Fahrzeuge. Ein Auslastungsgrad unter 1,00 gilt dabei als ausreichend leistungsfähig, wobei Werte über 0,90 jedoch bereits als kritisch einzustufen sind. Die Verkehrsqualität wird in Qualitätsstufen von A (sehr gut) bis F (überlastet) angegeben, wobei Werte bis zur Stufe D eine ausreichende Verkehrsqualität bescheinigen (siehe dazu auch Anlage Blatt 2.0.1 und 2.0.2).

5.1 KP 1: Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm

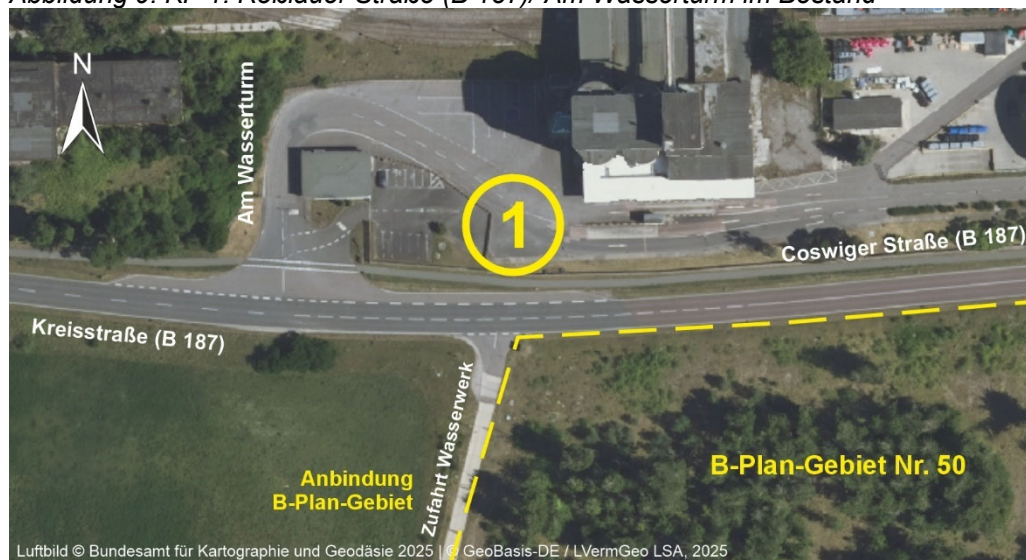
- siehe Anlage 2.1 -

5.1.1 unsignalisierter Knotenpunkt

Obwohl der Knotenpunkt aus zwei sich versetzt gegenüberliegenden Einmündungen besteht, wird er im Rahmen des Leistungsfähigkeitsnachweises als vierarmige Kreuzung betrachtet. Die Berechnung zweier Einmündungen in derart geringer Distanz würde aufgrund der gegenseitigen Beeinflussung keine belastbaren Ergebnisse liefern. Grundsätzlich sind zwei Einmündungen leistungsfähiger als eine Kreuzung, weshalb der gewählte Ansatz dem zu betrachtenden Worst Case Szenario gerecht wird.

Die Erweiterung der Verkehrsanlage nördlich der Roßlauer Straße (B 187) mit dem Rechtsabbiegestreifen (Verzögerungstreifen) in das Industrie- und Gewerbegebiet „West 1“ und dem kurzen Beschleunigungstreifen für Rechtseinbieger in die Bundesstraße wird aufgrund der Knotengeometrie rechnerisch ebenfalls nicht berücksichtigt. Separate Linksabbiegestreifen sind am Knotenpunkt nicht vorhanden. Dieser vereinfachte Leistungsfähigkeitsnachweis kann für einen vierarmigen Knotenpunkt mit hinreichend genauer Aussagekraft durchgeführt werden, da die Nebenrichtungszufahrten nur sehr schwach belastet sind und die sich verändernden Vorfahrtsverhältnisse für Einbieger hieraus nicht signifikant für das Berechnungsergebnis werden.

Abbildung 9: KP 1: Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm im Bestand



Im Bestand kann dem Knotenpunkt zur verkehrlichen Spitzenstunde eine gute Verkehrsqualität mit mittleren Wartezeiten von bis zu 11 s nachgewiesen werden, was

³ „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 2015)

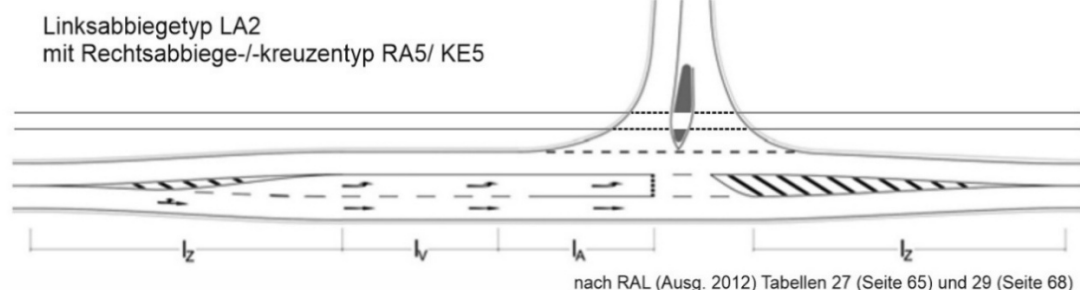
der Qualitätsstufe B nach HBS entspricht. Vor dem Prognosehorizont mit einer um 10 % erhöhten Belastung im Zuge der B 187 steigen die mittleren Wartezeiten auf über 12 s, was jedoch weiterhin der Qualitätsstufe B nach HBS entspricht.

Abbildung 10: südlicher Knotenarm (Zufahrt Wasserwerk) am KP 1



Mit dem zusätzlichen Verkehr des geplanten Logistikstandorts zur verkehrlichen Spitzenstunde (Schichtwechsel) würden die mittleren Wartezeiten an der unveränderten „Kreuzung“ auf nahezu 60 s ansteigen, was dann nur noch der nicht mehr ausreichenden Qualitätsstufe E nach HBS entspräche. Im hier angesetzten Prognosefall lägen die Wartezeiten sogar bei fast 100 s, was ebenfalls der Qualitätsstufe E nach HBS entspräche (siehe Anlage Blatt 2.1.0 bis 2.1.4.2).. Da im Rahmen des Ausbaus der Anbindung des B-Plan-Gebietes an die B 187 gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)“⁴ zu erfolgen hat, wäre die Einmündung der Erschließungsstraße (EKL 4) an die Hauptverkehrsstraße (EKL 3) mittels separatem Linksabbiegestreifen (Typ LA2) und Verkehrsinsel (Tropfen) in der Nebenrichtungszufahrt (RA5/ KE5) auszubilden (siehe Abbildung 11).

Abbildung 11: Richtlinien konforme Ausbildung der Anbindung des B-Plan-Gebietes



Dabei sollte auch die versetzte Einmündung Am Wasserturm als Teil der neu herzustellenden Verkehrsanlage berücksichtigt werden (siehe Abbildung 12 auf der folgenden Seite). Da nach den RAL Einmündungen vorteilhafter (also leistungsfähiger und verkehrssicherer) als Kreuzungen sind und im betrachteten Fall ein ebenfalls günstiger Rechtsversatz vorliegt (die separaten Linksabbiegestreifen liegen dabei außen und nicht zwischen den beiden Einmündungen), sollte für einen unsignalisierten Betrieb keine Vereinigung der Nebenrichtungsarme an einem gemeinsamen Knotenpunkt (als Kreuzung) erfolgen. Auch ein Kreisverkehrsplatz wäre trotz hoher Grundkapazität aus mehreren Gründen keine geeignete Wahl. Einerseits wäre die im Sinne einer angestrebten Standardisierung zweckmäßige Einheitlichkeit der Knotenpunkte auf dem betreffenden Streckenabschnitt der B 187 mit ausschließlich Vorfahrtsknoten oder Signalanlagen nicht mehr gegeben und andererseits stellten Kreisverkehrsplätze

⁴ „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 2012)

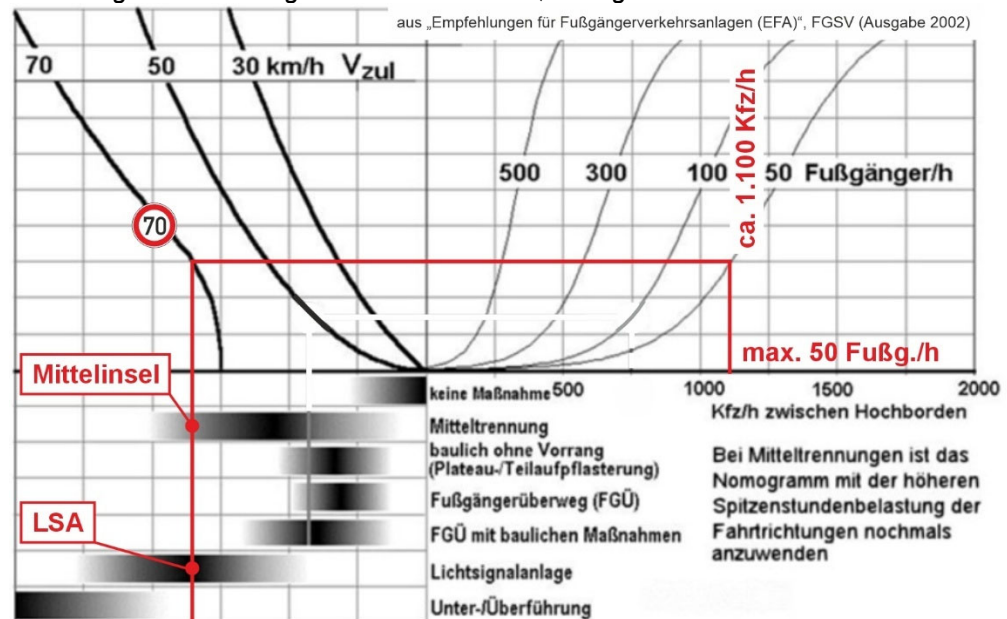
für den Schwerverkehr ein anspruchsvolles „Hindernis“ dar, was sich an vergleichbaren Stellen regelmäßig in Abnutzungsspuren an der Verkehrsanlagen und den Fahrzeugen zeigt.

Abbildung 12: nördlicher Knotenarm (Zufahrt Wasserwerk) am KP 1



Die Erschließung des Areals für den nichtmotorisierten Verkehr (Fußgänger und Radfahrer) sollte dann über eine sichere Querung der B 187 vom nördlichen Geh- und Radweg aus erfolgen. Nach den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)“⁵ kämen hierfür aufgrund der außerörtlich zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h nur eine Mittelinsel als Querungshilfe oder eine signalisierte Fußgängerquerung infrage (siehe Abbildung 13).

Abbildung 13: Ermittlung der erforderlichen Querungshilfe nach den EFA



Für die erforderliche Querschnittsaufweitung zur Einordnung von separaten Linksabbiegestreifen könnte der Bereich des Rechtsabbiegestreifens in die Straße Am Wasserturm bzw. des „Einfädelungstreifens“ in die B 187 genutzt und jeweils auf das erforderliche Maß verlängert werden. Im Verziehungsbereich des hier entstehenden Linksabbiegestreifens könnte eine Mittelinsel als Querungshilfe für Fußgänger und

⁵ „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 2002)

Radfahrer entstehen, die den vorhandenen nördlichen Geh-/ Radweg mit einem parallel zur Erschließungsstraße des B-Plan-Gebietes verlaufenden Weg miteinander verbindet (siehe Abbildung 14).

Abbildung 14: Prinzipdarstellung für die Ausbildung von zwei unsignalisierten Einmündung



Durch die separaten Linksabbiegestreifen würde sich die Kapazität der Verkehrsanlage erhöhen und die mittleren Wartezeiten sanken auf 50 s (Analyse) beziehungsweise unter 80 s (Prognose), was in beiden Fällen jedoch weiterhin der mangelhaften Qualitätsstufe E nach HBS entspräche. Die Rückstaulängen auf den separaten Linksabbiegestreifen lägen jeweils bei maximal einer Fahrzeuglänge, weshalb deren Ausbildung auf beiden Seiten in Mindestlänge (20 m Aufstelllänge, 20 m Verzögerungslänge und 70 m Verziehlänge) ausreichend wäre (siehe Anlage Blatt 2.1.5.0 bis 2.1.5.2).

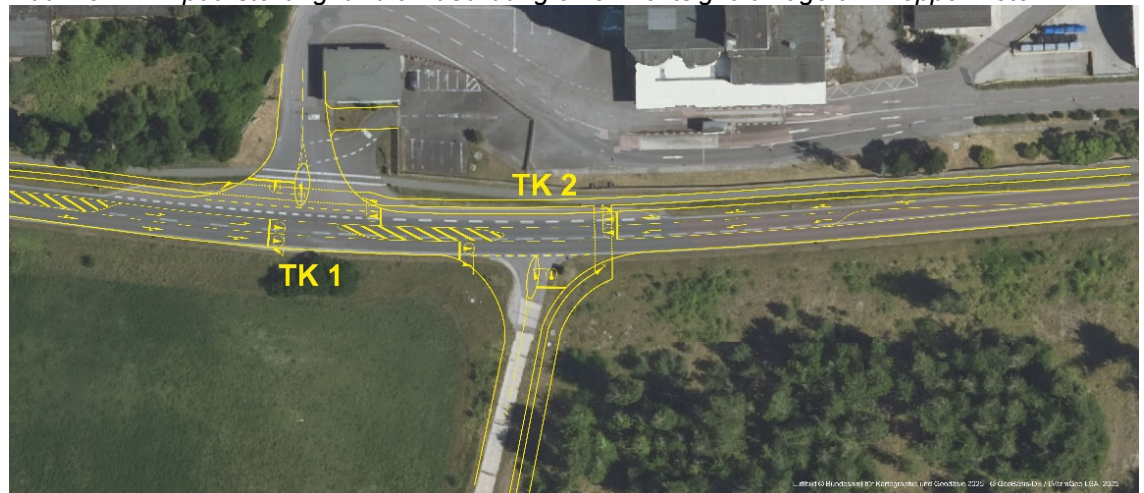
Da die Qualitätsstufe E (in Verbindung mit riskanten Einbiegemanöver von großen, langsamen Fahrzeugen aus der Anbindung des B-Plan-Gebietes bei zu langen Wartezeiten) jedoch nicht der angestrebten, mindestens ausreichenden Verkehrsqualität an der neu zu schaffenden Verkehrsanlage entspricht, sollte der Knotenpunkt mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden. Dies würde außerdem eine sichere und vollständig barrierefreie Quermöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer über die B 187 ermöglichen.

5.1.2 signalisierter Knotenpunkt

Für den leistungsfähigen Betrieb einer Lichtsignalanlage wäre die Vereinigung der Nebenrichtungsknotenarme zu einer kompakten Kreuzung zu empfehlen, was jedoch mit erheblichen Eingriffen in den Straßenraum verbunden wäre. Während ein signalisierter Doppelknoten perspektivisch bei einer Umverlegung der B 187 (OU Coswig) und den damit einhergehenden Belastungsreduzierungen vermutlich stark überdimensioniert wäre, würde eine bereinigte Kreuzungssituation wiederum erhebliche Änderungen in der inneren Erschließung des Gewerbegebiets „West 1“ bedeuten.

Eine kurz- bis mittelfristig umsetzbare Lösung wäre somit nur durch die Signalisierung des Doppelknotens möglich, wobei an jeder Einmündung ein sogenannter Teilknoten entstünde (siehe Abbildung 15 auf der folgenden Seite). Die Freigaben im Zuge der durchgehenden Strecke der B 187 würden dabei so aufeinander abgestimmt, dass im Zuge der Hauptrichtung eine ungehinderte Durchfahrt möglich wäre. Einbieger aus den Nebenrichtungen hingegen würden an den inneren Querschnitten der B 187 zunächst kurz aufgehalten. Rad-/ Fußgängerfurten wären im Zuge der Geh-/ Radwegführung entlang der B 187 über die Einmündung Am Wasserturm und zum Erreichen des B-Plan-Gebietes über den östlichen Arm der Roßlauer Straße (B 187) zu betreiben.

Abb. 15: Prinzipdarstellung für die Ausbildung einer Lichtsignalanlage am Doppelknoten



Im beiliegenden Signalisierungsentwurf könnte mit einem Dreiphasensystem in einem Signalprogramm von 100 s Umlaufzeit zu den verkehrlichen Spitzenstunden mit dem zusätzlichen Verkehr des geplanten Logistikstandorts die Lichtsignalanlage sowohl zur Analyse- als auch zur Prognosebelastung in befriedigender Verkehrsqualität leistungsfähig betrieben werden. Die mittleren Wartezeiten lägen bei bis zu 45 s, was der Qualitätsstufe C nach HBS entspräche (siehe Anlage Blatt 2.1.6.0 bis 2.1.6.7).

Fazit: Für eine leistungsfähige Regelung des Doppelknotens in ausreichender Verkehrsqualität ist der Betrieb einer Lichtsignalanlage erforderlich.

5.2 KP 2: Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel

- siehe Anlage 2.2 -

Der Knotenpunkt ist als vierarmige Kreuzung ausgebaut und wird mit Hilfe einer Lichtsignalanlage geregelt. In den Hauptrichtungszufahrten gibt es separate Linksabbiegestreifen und in den Abfahrten der B 187 sind Bushaltestellen als Busbuchten eingeordnet. Die Nebenrichtungszufahrten sind jeweils einstreifig ausgebildet. Nördlich entlang der B 187 verläuft ein gemeinsamer Geh-/ Radweg. Über die signalisierte Kreuzung gibt es in diesem Zuge eine Fußgänger-/ Radfurt über die Gewerbezufahrt.

Abbildung 16: KP 2: Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel im Bestand



Außerdem wird östlich der Straße Am Brennickel ein Gehweg von der Bushaltestelle zur Signalanlage und weiter in das Gewerbeareal südlich der B 187 geführt, wofür es

eine weitere Fußgängerfurt über den östlichen Knotenarm der Bundesstraße gibt (siehe Abbildung 16 auf der vorherigen Seite). Mit dem montags bis freitags ganztägig geschalteten Signalprogramm SZP 5, das mit einer Umlaufzeit von 90 s läuft, wird der Knotenpunkt im Bestand zur verkehrlichen Spitzenstunde leistungsfähig mit einer befriedigenden Verkehrsqualität geregelt. Die mittleren Wartezeiten liegen unter 45 s, was der Qualitätsstufe C nach HBS entspricht. Vor dem Prognosehorizont mit einer um 10 % erhöhten Belastung im Zuge der B 187 ändert sich diese Bewertung nicht.

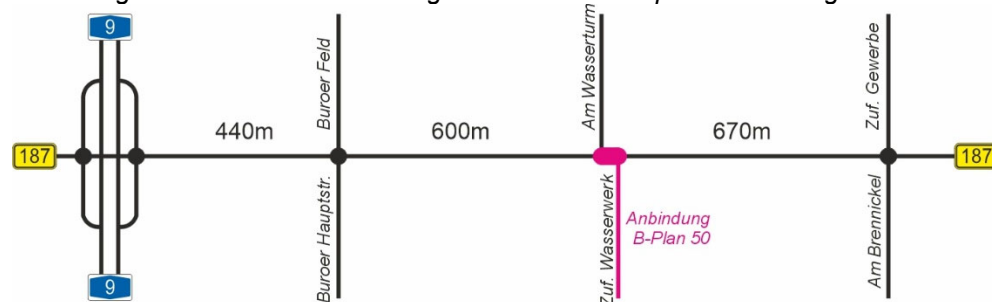
Auch mit dem zusätzlichen Verkehr des Vorhabens, der im Zuge der Roßlauer Straße (B 187) zu erwarten sein wird, bleiben die mittleren Wartezeiten unverändert unter 45 s, was der Qualitätsstufe C nach HBS entspricht (siehe Anlage Blatt 2.2.0 bis 2.2.7.2).

Fazit: Die Lichtsignalanlage ist auch perspektivisch mit den erhöhten Verkehrsbelastungen ausreichend leistungsfähig und verfügt noch über Kapazitätsreserven.

5.3 Koordinierung der Lichtsignalanlagen

Grundsätzlich ließe sich ein Knotenpunkt zur Anbindung Vorhabens – unabhängig von dessen Ausbildung – an der betreffenden Stelle an der B 187 einordnen, da hier bereits eine ausgebaute Einmündung (auf der gegenüberliegenden Seite) betrieben wird und die Erkennbarkeit des neuen (signalisierten) Knotenpunktes nach RAL aus mindestens 200 m Entfernung aufgrund der geraden Streckenführung mit ebener Trassierung gegeben wäre (siehe dazu auch Abbildung 17).

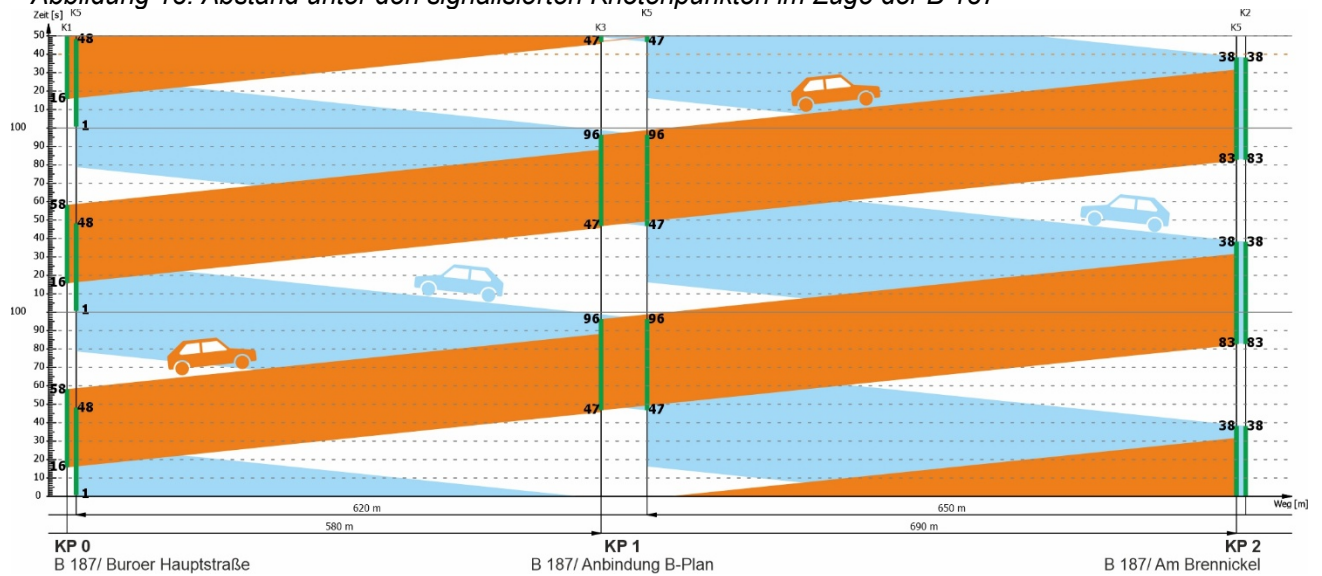
Abbildung 17: Abstand unter den signalisierten Knotenpunkten im Zuge der B 187



Für die Einordnung einer Lichtsignalanlage zur Anbindung des Vorhabenstandorts wäre zu prüfen, ob die drei Signalanlagen, die sich dann jeweils zwischen 600 m und 700 m voneinander entfernt befinden würden, in einer koordinierten Steuerung miteinander betrieben werden könnten. Hierzu wird unter anderem derzeit eine Untersuchung im Auftrag der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalts (LSBB – Regionalbereich Ost) in Verbindung mit einer Erneuerung bestehender Anlagen durchgeführt. Der Untersuchungsabschnitt umfasst die Strecke der B 178 zwischen den Knotenpunkten Buroer Hauptstraße/ Buroer Feld (hier als KP 0 bezeichnet) und Am Brennickel (KP 2). Die zu signalisierende Doppelteinmündung Am Wasserturm/ Anbindung B-Plan wäre hierin zu integrieren.

Eine Vorabprüfung der geplanten Signalisierung mit den Verkehrstechnischen Unterlagen der vorhandenen (allenfalls geringfügig angepassten) Lichtsignalanlagen zeigt, dass bei einer angenommenen Progressionsgeschwindigkeit von durchgängig 70 km/h und einheitlichen Umlaufzeiten (hier: 100 s für das betrachtete Spitzenstundenprogramm am Nachmittag) der Doppelknoten sich gut in eine mögliche Koordination einbinden ließe. Wie in Abbildung 18 auf der folgenden Seite zu erkennen ist, schneiden sich die sogenannten Grünbänder der beiden Fahrtrichtungen Ost und West im Zuge der B 187 im Bereich des neuen Lichtsignalstandorts. Die Hauptrichtungs freigabe kann demzufolge – wie für einen leistungsfähigen Verkehrsablauf erforderlich – immer zeitgleich geschaltet werden, ohne dass es zu erheblichen Unterbrechungen der koordinierten Fahrtrichtung(en) kommt.

Abbildung 18: Abstand unter den signalisierten Knotenpunkten im Zuge der B 187



Fazit: Die neue Lichtsignalanlage in Höhe der Anbindung der B-Plan-Gebietes an die B 187 wird voraussichtlich gut in eine Koordinierung der Signalanlagen im Zuge der Bundesstraße zu integrieren sein.

6 Zusammenfassung und Ergebnis

An der B 187 bei Coswig ist die Entwicklung einer gewerblichen Fläche vorgesehen. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans erfolgte der Leistungsfähigkeitsnachweis der Anbindung eines (im verkehrlich „ungünstigsten“ Fall) als Logistikstandort zu nutzenden Areals an das öffentliche Straßennetz über die B 187.

Basis für den Nachweis bildete das Ergebnis einer Verkehrszählung am geplanten Anbindepunkt, die aufgrund einer zu dieser Zeit gesperrten Netzverbindung noch einmal aktualisiert und schließlich mit einem Prognoseaufschlag versehen wurde. Bei der Ermittlung der zusätzlich durch das Vorhaben zu erwartenden Verkehrsbelastungen wurden die Maximalwerte der Verkehrserzeugung (Worst Case) eines Logistikstandorts berücksichtigt.

Die Anbindung des B-Plan-Gebietes an die B 187 an der bereits vorhandenen Einmündung einer untergeordneten Straße sollte gemäß den RAL und zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten mit separatem Linksabbiegestreifen in den Hauptrichtungszufahrten und einer Querungshilfe (Mittellinsel) im östlichen Verziehungsbereich erfolgen. Dabei ist die Einbeziehung des versetzten nördlichen Knotenarms in das gegenüberliegende Gewerbegebiet sinnvoll, um eine konsistente und sichere Verkehrsanlage zu erhalten.

Zur Bewältigung des zusätzlichen Verkehrs des geplanten Logistikstandorts ist der neu entstehende Doppelknoten zu signalisieren. Mit Signalprogrammen, deren Umlaufzeiten sich an denen der benachbarten Lichtsignalanlagen orientieren, ist ein leistungsfähiger Betrieb in befriedigender Verkehrsqualität möglich. Eine Einbindung der Signalanlage in eine mögliche Koordinierung der Lichtsignalanlagen im Zuge der B 187 sollte ebenfalls gut möglich sein.

Der in östlicher Richtung nächstgelegene Knotenpunkt, der mit einer Lichtsignalanlage geregelt wird, kann die hier auftretenden, zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch das Vorhaben in unveränderter Verkehrsqualität bewältigen.

Damit kann eine leistungsfähige und verkehrssichere Anbindung des B-Plan-Gebietes an das öffentliche Straßennetz auch im Worst Case – mit Annahme einer Verkehrszunahme im Zuge der B 187 bei Coswig trotz geplanter Ortsumfahrung sowie mit Vollauslastung des B-Plan-Gebietes als Logistikstandort – ermöglicht werden.

01.06.2026

VSC Halle GmbH
- Büro Leipzig -



i. A. Dipl.-Ing. Lena Tröllsch

Anlagen

Anlage 1

Verkehrsbelastungen

Ermittlung des induzierten Verkehrs des geplanten Logistikstandorts auf dem B-Plan-Gebiet Nr. 50
Kfz-Verkehr der Beschäftigten je Schicht

	Nutzfläche in m²	Beschäftigte pro 10.000m²	Anzahl Beschäftigte	davon in Schichtarbeit		Anwesenheit (80-90%)	anwesende Beschäftigte in Schichtarbeit	MIV-Anteil der Schicht- arbeitenden	Besetzungsgrad	Pkw pro Tag (16h)	Pkw-Quell- und Zielfahrten zum Schichtwechsel
<i>Datenherkunft</i>	<i>Angabe Planer</i>	<i>Angabe Planer</i>	<i>Berechnung</i>	<i>Annahme</i>	<i>Berechnung</i>	<i>Mittelwert nach HSVG*</i>	<i>Berechnung</i>	<i>Annahme nach HSVG*</i>	<i>HSVG*</i>	<i>Berechnung</i>	<i>Berechnung (Summe Pkw x 2)</i>
Minimum	80.000	20	160	90%	144	85%	122	90%	1,1	100	200
Maximum	80.000	30	240	90%	216	85%	184	90%	1,1	150	300

* HSVG = "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens für Gebietstypen",
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2006

interner Wirtschaftsverkehr - tagsüber
externer Wirtschaftsverkehr - tagsüber
ges. Wirtsch.-Verkehr tagsüber

	Laderampen/ Tore	Lkw pro Tor	Lkw pro Tag (16h)	Anteil externer Wirtschaftsverk. an internem	Anteil Lkw	Lkw pro Tag (16h)	Pkw pro Tag (16h)	Kunden und Besucher pro Tag (16h)
<i>Datenherkunft</i>	<i>Angabe Planer</i>	<i>Angabe Planer</i>	<i>Berechnung</i>	<i>Mittelwert nach HSVG*</i>	<i>Annahme nach HSVG*</i>	<i>Berechnung</i>	<i>Berechnung</i>	<i>2 Pkw je Unit</i>
Minimum	90	2	180	5%	50%	5	5	18
Maximum	90	4	360	30%	50%	54	54	18

Lkw-Quell- und Zielfahrten pro Stunde	Pkw-Quell- und Zielfahrten pro Stunde
<i>Berechnung anteilig 1/16 (Summe Lkw x 2)</i>	<i>Berechnung anteilig 1/16 (Summe Pkw x 2)</i>
23	3
52	9

interner Wirtschaftsverkehr - nachts

	Halle/ Unit	Lkw pro Unit	Lkw pro Nacht (8h)	Lkw-Quell- und Zielfahrten pro Nacht/ laut. Nachtstunde
<i>Datenherkunft</i>	<i>Angabe Planer</i>	<i>Angabe Planer</i>	<i>Berechnung</i>	<i>Berechnung (Summe Lkw x 2)</i>
Minimum	9	1	9	18
Maximum	9	2	18	36

Tag-/Nachtverteilung

		Kfz-Fahrten am Tag (6:00 - 22:00 Uhr)	Kfz-Fahrten in der Nacht (22:00 - 6:00 Uhr)	Verkehr in der lautesten Nachtstunde
		<i>2 Schichtwechsel</i>	<i>1 Schichtwechsel</i>	<i>1 Schichtwechsel</i>
Pkw	Minimum	436	200	200
	Maximum	636	300	300
Lkw	Minimum	370	18	18
	Maximum	828	36	36

Gesamtverkehr

pro 24 Stunden				in der Spitzenstunde			
Quellverkehr in Kfz/24h		Zielverkehr in Kfz/24h		Quellverkehr in Kfz/h		Zielverkehr in Kfz/h	
Pkw**	Lkw	Pkw**	Lkw	Pkw	Lkw	Pkw	Lkw
Minimum	636	388	636	102	12	102	12
Maximum	936	432	936	155	26	155	26

** im Dreischichtbetrieb

Anlage 2

Leistungsfähigkeitsnachweise

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Zur Einteilung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) für den Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn gelten die Grenzwerte der mittleren Wartezeit nach folgender Tabelle:

QSV	mittlere Wartezeit w [s]	
	für Kfz-Verkehr und Radverkehr auf Fahrbahn	für Fußgänger Radverkehr im Seitenraum
A	≤ 10	≤ 5
B	≤ 20	≤ 10
C	≤ 30	≤ 15
D	≤ 45	≤ 25
E	> 45	≤ 35
F	– ¹⁾	> 35

¹⁾ Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt ($q > C$)

Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs bedeuten (für den Fahrverkehr auf der Fahrbahn):

- 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 Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.
- QSV F:** Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließt, 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.

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Zur Einteilung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) gelten die Grenzwerte der mittleren Wartezeit nach folgender Tabelle:

QSV	Kfz-Verkehr mittlere Wartezeit t_w [s]	ÖPNV auf Sonderfahrstreifen ¹⁾ mittlere Wartezeit t_w [s]	Fußgänger- und Radverkehr ²⁾ mittlere Wartezeit t_w [s]
A	≤ 20	≤ 5	≤ 30
B	≤ 35	≤ 15	≤ 40
C	≤ 50	≤ 25	≤ 55
D	≤ 70	≤ 40	≤ 70
E	≤ 100	≤ 60	≤ 85
F	– ³⁾	> 60	> 85 ⁴⁾

¹⁾ Die Werte gelten auch für den ÖPNV, der durch eine verkehrsabhängige Steuerung priorisiert wird

²⁾ Die Grenzwerte gelten für den Radverkehr auch, wenn er auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird

³⁾ Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt ($q > C$)

⁴⁾ Die Grenze zwischen QSV E und F ergibt sich aus dem in den RiLSA (2015) vorgegebenen Richtwert für die maximale Umlaufzeit von 90s und der Mindestfreigabe von 5s

Die einzelnen Qualitätsstufen bedeuten (für den Fahrverkehr auf der Fahrbahn):

Stufe A: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.

Stufe B: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.

Stufe C: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.

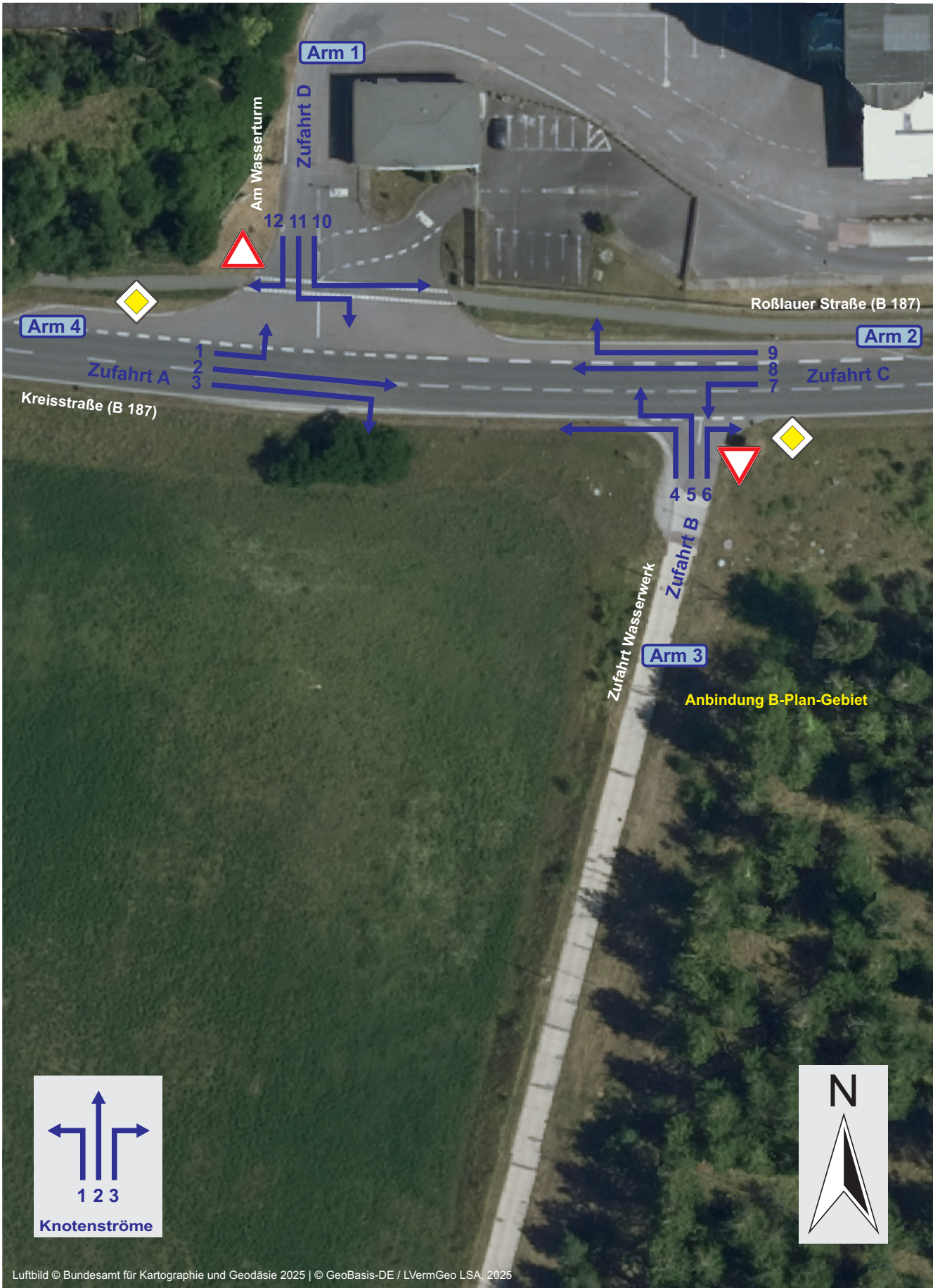
Stufe D: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.

Stufe E: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.

Stufe F: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

Anlage 2.1

KP 1 B 187/ Am Wasserturm



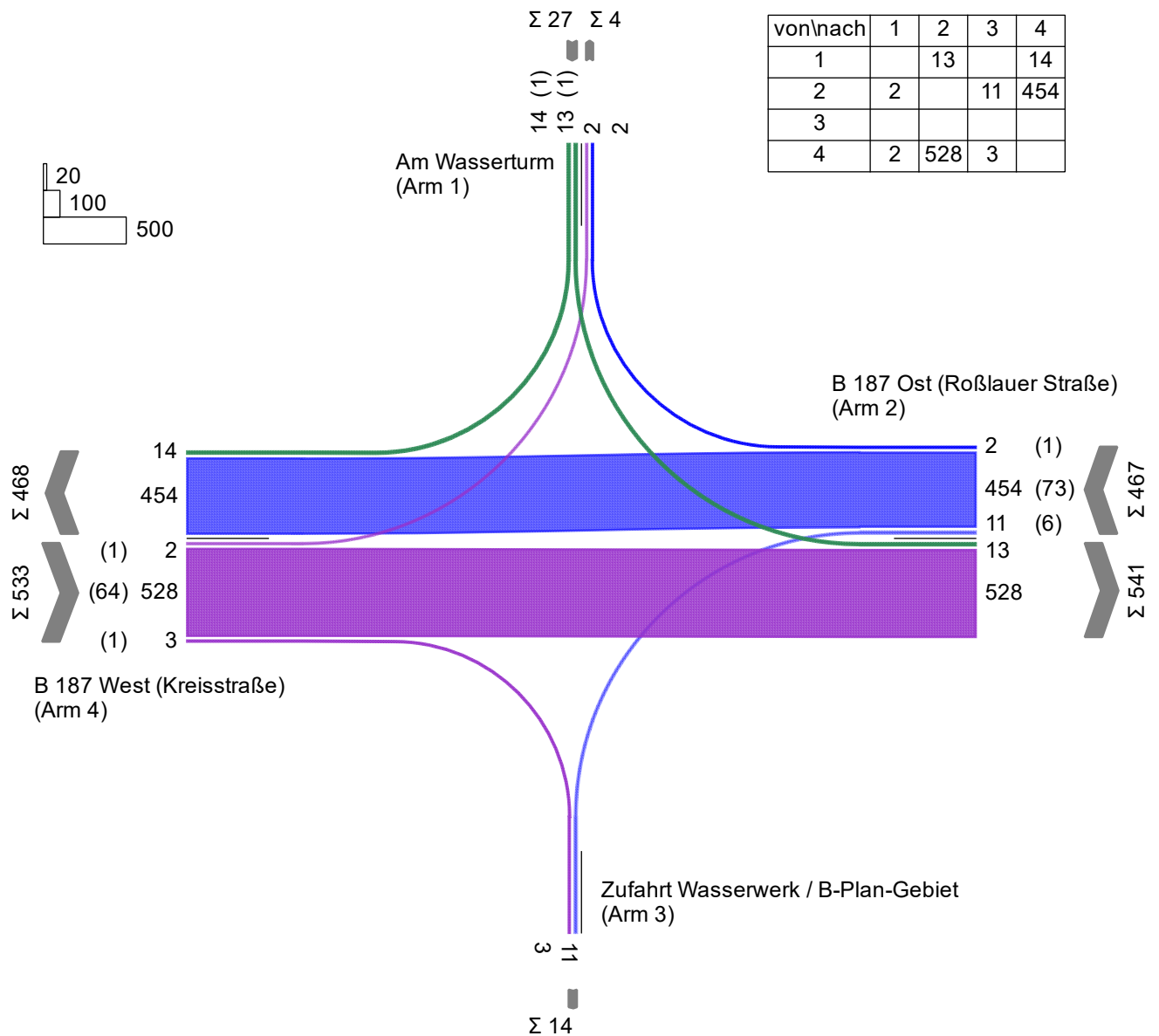
Luftbild © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2025 | © GeoBasis-DE / LVermGeo LSA, 2025

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm				
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.0

LISA 8.2

Analyse Spitzenstunde (14:15 - 15:15 Uhr) in Kfz/h

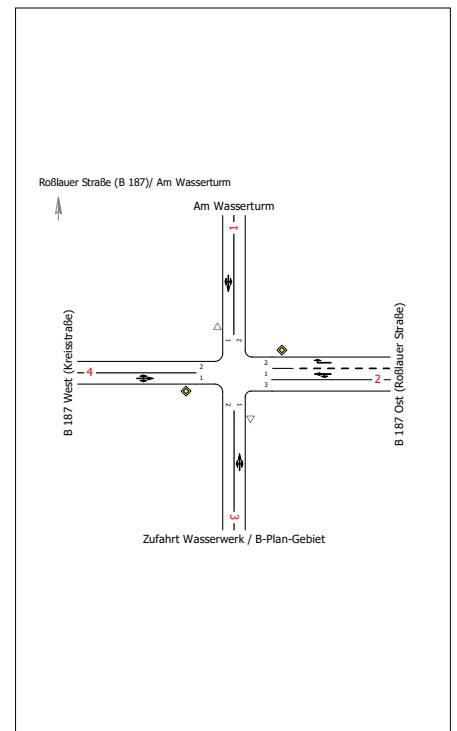
(in Klammern = SV > 3,5 t)



Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm				
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.1.1

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Kreuzung)
Lage des Knotenpunktes : Außerorts
Belastung : Analyse Spitzenstunde (Grundverkehr) in Kfz/h

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	D		10
			11
			12
2	C		7
			8
			9
3	B		4
			5
			6
4	A		1
			2
			3



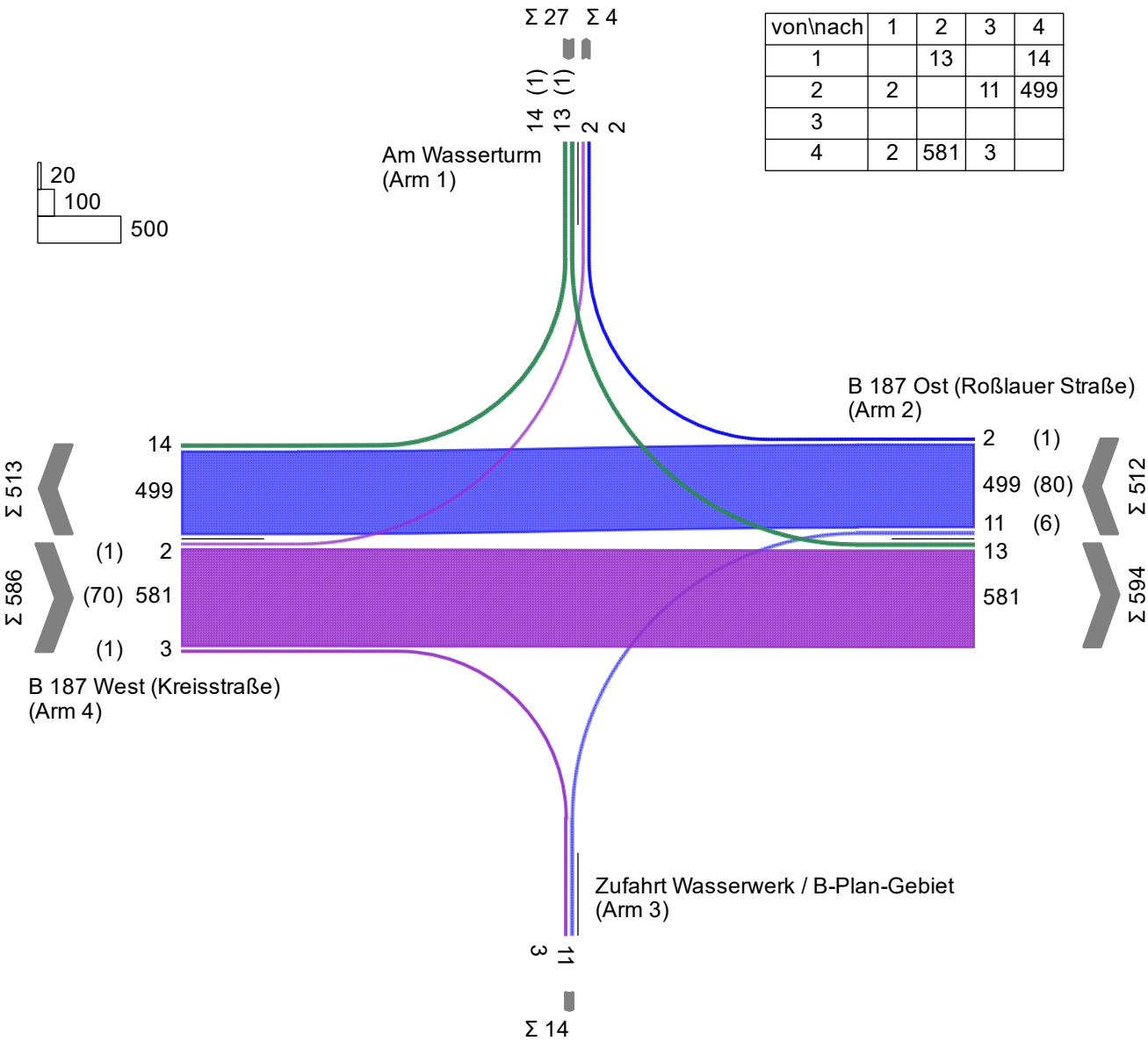
Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [m]	tw [s]	QSV
4	A	4 → 1	1	2,0	2,5	813,5	651,0	0,003	649,0	6,0	5,5	A
		4 → 2	2	528,0	576,0	1.800,0	1.650,0	0,320	1.122,0	-	3,2	A
		4 → 3	3	3,0	3,5	1.600,0	1.371,5	0,002	1.368,5	6,0	2,6	A
3	B	3 → 4	4	0,0	0,0	252,5	229,5	0,000	229,5	-	-	-
		3 → 1	5	0,0	0,0	266,5	242,5	0,000	242,5	-	-	-
		3 → 2	6	0,0	0,0	560,5	509,5	0,000	509,5	-	-	-
2	C	2 → 3	7	11,0	15,5	745,0	528,5	0,021	517,5	6,0	7,0	A
		2 → 4	8	454,0	508,5	1.800,0	1.607,0	0,282	1.153,0	-	3,1	A
		2 → 1	9	2,0	2,5	1.600,0	1.280,0	0,002	1.278,0	6,0	2,8	A
1	D	1 → 2	10	13,0	13,5	264,0	254,0	0,051	241,0	6,0	14,9	B
		1 → 3	11	0,0	0,0	266,5	242,5	0,000	242,5	-	-	-
		1 → 4	12	14,0	14,5	622,0	600,5	0,023	586,5	6,0	6,1	A
Mischströme												
4	A	-	1+2+3	533,0	582,0	1.800,0	1.648,5	0,323	1.115,5	12,0	3,2	A
3	B	-	4+5+6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	C	-	7+8+9	467,0	526,5	1.800,0	1.596,5	0,293	1.129,5	12,0	3,2	A
1	D	-	10+11+12	27,0	28,0	376,0	362,5	0,074	335,5	6,0	10,7	B
Gesamt QSV												B

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
N₉₅, N₉₉ : Staulänge
t_w : Mittlere Wartezeit

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig					
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187) / Am Wasserturm					
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026	
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.1.2	

LISA 8.2

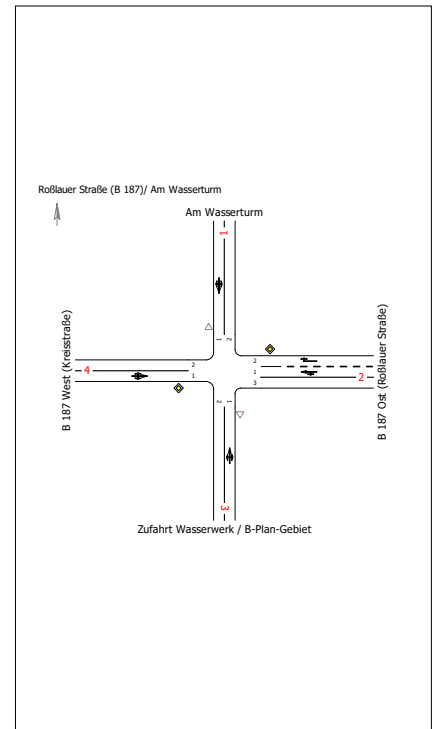
Prognose Spitzenstunde (Grundverkehr) in Kfz/h
(in Klammern = SV > 3,5 t)



Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm				
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.2.1

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Kreuzung)
Lage des Knotenpunktes : Außerorts
Belastung : Prognose Spitzenstunde (Grundverkehr) in Kfz/h

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	D		10
			11
			12
2	C		7
			8
			9
3	B		4
			5
			6
4	A		1
			2
			3



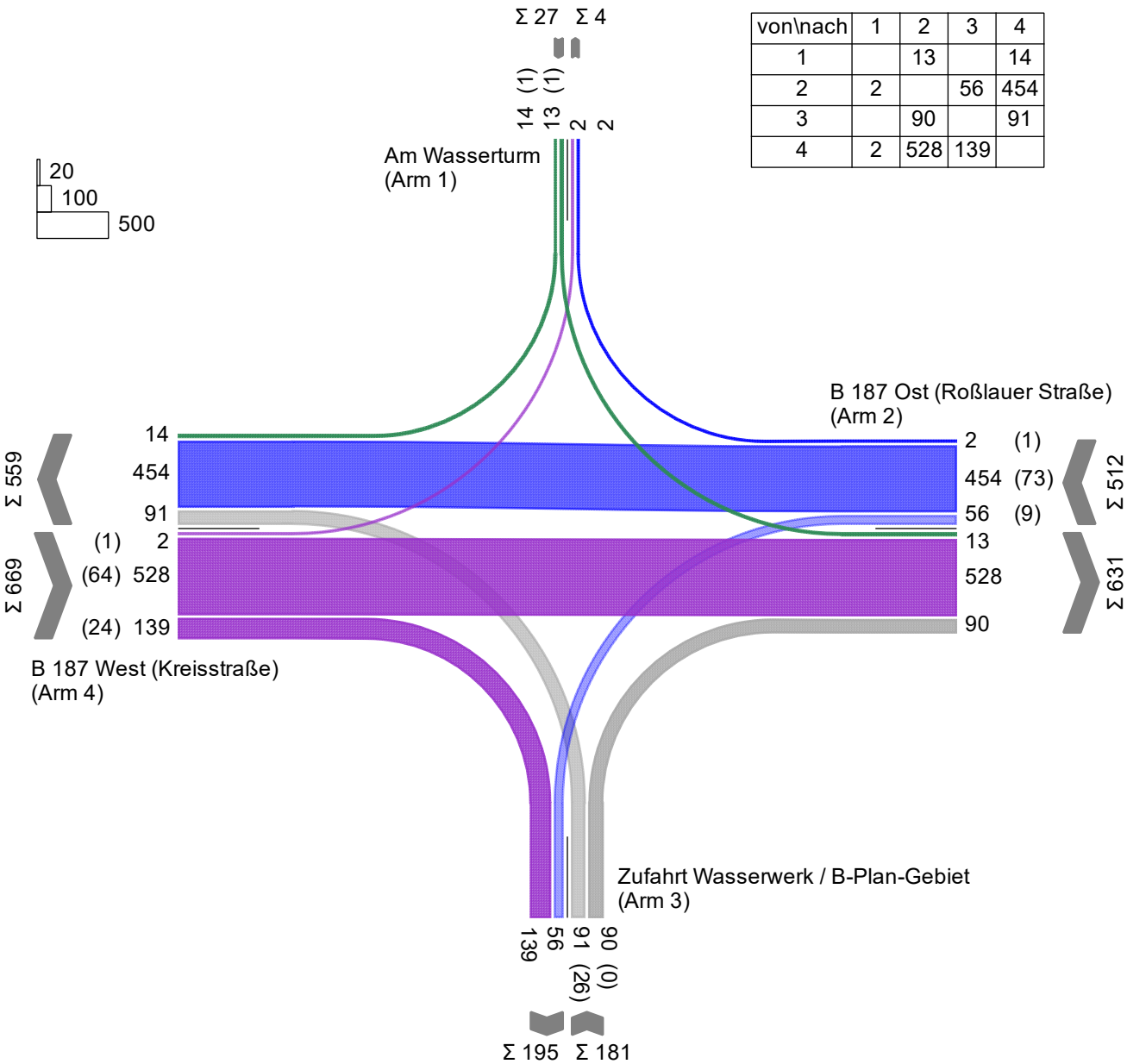
Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [m]	tw [s]	QSV
4	A	4 → 1	1	2,0	2,5	772,0	617,5	0,003	615,5	6,0	5,8	A
		4 → 2	2	581,0	633,5	1.800,0	1.651,0	0,352	1.070,0	-	3,4	A
		4 → 3	3	3,0	3,5	1.600,0	1.371,5	0,002	1.368,5	6,0	2,6	A
3	B	3 → 4	4	0,0	0,0	220,0	200,0	0,000	200,0	-	-	-
		3 → 1	5	0,0	0,0	233,0	212,0	0,000	212,0	-	-	-
		3 → 2	6	0,0	0,0	521,5	474,0	0,000	474,0	-	-	-
2	C	2 → 3	7	11,0	15,5	700,5	497,0	0,022	486,0	6,0	7,4	A
		2 → 4	8	499,0	559,0	1.800,0	1.607,0	0,311	1.108,0	-	3,2	A
		2 → 1	9	2,0	2,5	1.600,0	1.280,0	0,002	1.278,0	6,0	2,8	A
1	D	1 → 2	10	13,0	13,5	229,5	221,0	0,059	208,0	6,0	17,3	B
		1 → 3	11	0,0	0,0	233,0	212,0	0,000	212,0	-	-	-
		1 → 4	12	14,0	14,5	584,5	564,5	0,025	550,5	6,0	6,5	A
Mischströme												
4	A	-	1+2+3	586,0	639,5	1.800,0	1.649,5	0,355	1.063,5	12,0	3,4	A
3	B	-	4+5+6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	C	-	7+8+9	512,0	577,0	1.800,0	1.597,0	0,321	1.085,0	12,0	3,3	A
1	D	-	10+11+12	27,0	28,0	335,0	323,0	0,084	296,0	6,0	12,2	B
Gesamt QSV												B

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
N₉₅, N₉₉ : Staulänge
t_w : Mittlere Wartezeit

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig					
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187) / Am Wasserturm					
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026	
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.2.2	

LISA 8.2

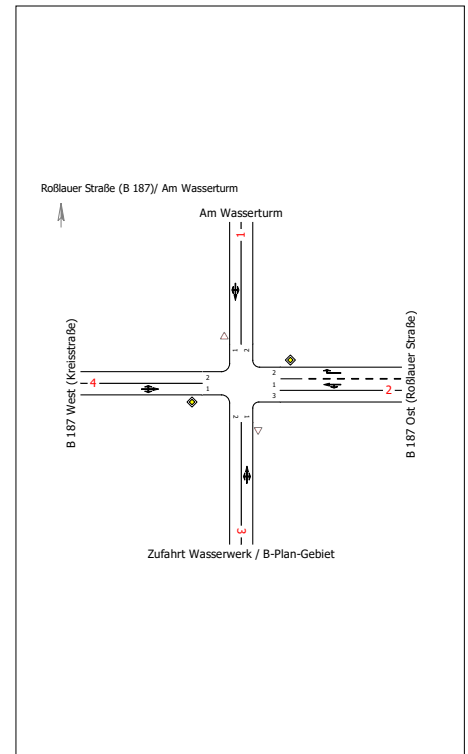
Analyse Spitzenstunde + induzierter Verkehr in Kfz/h
(in Klammern = SV > 3,5 t)



Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm				
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.3.1

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Kreuzung)
Lage des Knotenpunktes : Außerorts
Belastung : Analyse Spitzenstunde + induzierter Verkehr in Kfz/h

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrsstrom
1	D		Vorfahrt gewähren!	10
				11
				12
2	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
				9
3	B		Vorfahrt gewähren!	4
				5
				6
4	A		Vorfahrtsstraße	1
				2
				3



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [m]	tw [s]	QSV
4	A	4 → 1	1	2,0	2,5	813,5	651,0	0,003	649,0	6,0	5,5	A
		4 → 2	2	528,0	576,0	1.800,0	1.650,0	0,320	1.122,0	-	3,2	A
		4 → 3	3	139,0	157,0	1.600,0	1.416,5	0,098	1.277,5	6,0	2,8	A
3	B	3 → 4	4	91,0	110,5	192,5	158,5	0,574	67,5	24,0	52,2	E
		3 → 1	5	0,0	0,0	204,0	185,5	0,000	185,5	-	-	-
		3 → 2	6	90,0	90,0	510,5	510,5	0,176	420,5	6,0	8,6	A
2	C	2 → 3	7	56,0	62,5	636,0	570,0	0,098	514,0	6,0	7,0	A
		2 → 4	8	454,0	508,5	1.800,0	1.607,0	0,282	1.153,0	-	3,1	A
		2 → 1	9	2,0	2,5	1.600,0	1.280,0	0,002	1.278,0	6,0	2,8	A
1	D	1 → 2	10	13,0	13,5	146,5	141,0	0,092	128,0	6,0	28,1	C
		1 → 3	11	0,0	0,0	186,5	169,5	0,000	169,5	-	-	-
		1 → 4	12	14,0	14,5	622,0	600,5	0,023	586,5	6,0	6,1	A
Mischströme												
4	A	-	1+2+3	669,0	735,5	1.800,0	1.637,5	0,409	968,5	18,0	3,7	A
3	B	-	4+5+6	181,0	200,5	267,0	241,0	0,751	60,0	48,0	56,2	E
2	C	-	7+8+9	512,0	573,5	1.800,0	1.607,0	0,319	1.095,0	12,0	3,3	A
1	D	-	10+11+12	27,0	28,0	242,5	234,0	0,115	207,0	6,0	17,4	B
Gesamt QSV												E

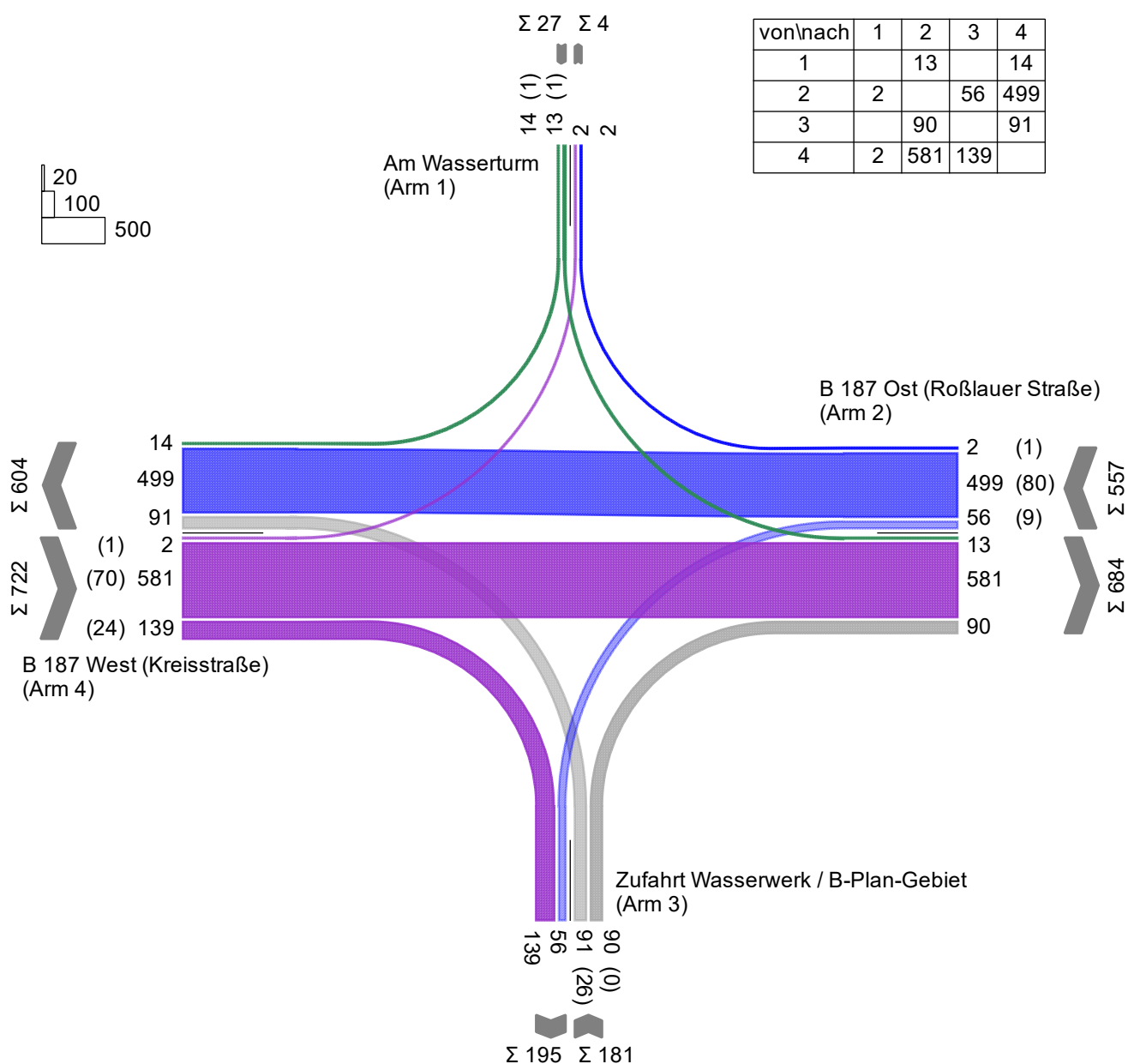
PE : Pkw-Einheiten
 q : Belastung
 C : Kapazität
 x : Auslastungsgrad
 R : Kapazitätsreserve
 N₉₅, N₉₉ : Staulänge
 t_w : Mittlere Wartezeit

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig					
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187) / Am Wasserturm					
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026	
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.3.2	

LISA 8.2

Prognose Spitzenstunde + induzierter Verkehr in Kfz/h

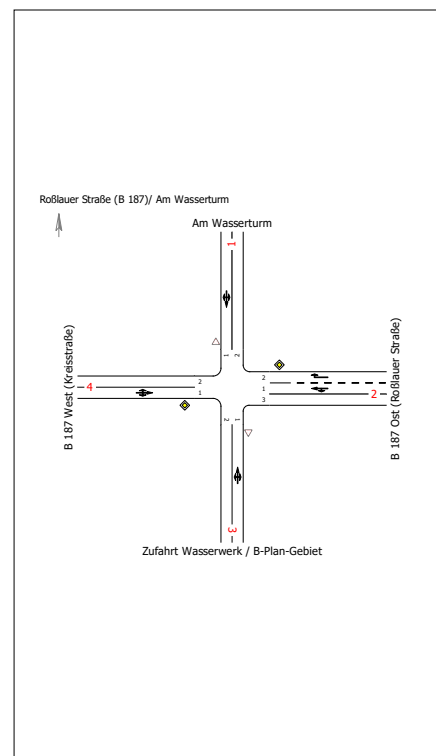
(in Klammern = SV > 3,5 t)



Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm				
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.4.1

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Kreuzung)
Lage des Knotenpunktes : Außerorts
Belastung : Prognose Spitzenstunde + induzierter Verkehr in Kfz/h

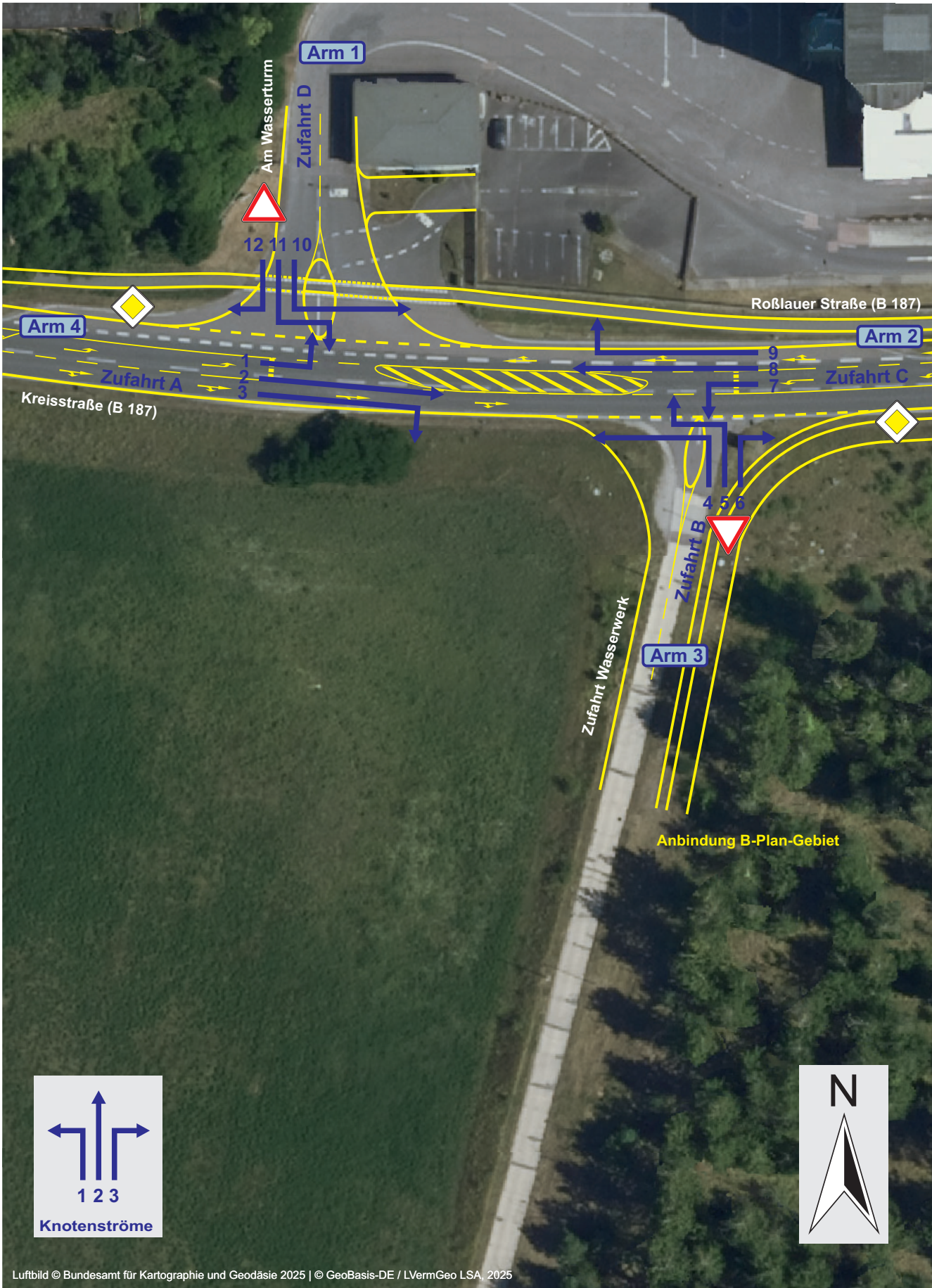
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrsstrom
1	D		Vorfahrt gewähren!	10
				11
				12
2	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
				9
3	B		Vorfahrt gewähren!	4
				5
				6
4	A		Vorfahrtsstraße	1
				2
				3



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [m]	tw [s]	QSV
4	A	4 → 1	1	2,0	2,5	772,0	617,5	0,003	615,5	6,0	5,8	A
		4 → 2	2	581,0	633,5	1.800,0	1.651,0	0,352	1.070,0	-	3,4	A
		4 → 3	3	139,0	157,0	1.600,0	1.416,5	0,098	1.277,5	6,0	2,8	A
3	B	3 → 4	4	91,0	110,5	165,5	136,5	0,668	45,5	30,0	75,2	E
		3 → 1	5	0,0	0,0	176,0	160,0	0,000	160,0	-	-	-
		3 → 2	6	90,0	90,0	475,0	475,0	0,189	385,0	6,0	9,3	A
2	C	2 → 3	7	56,0	62,5	598,0	536,0	0,105	480,0	6,0	7,5	A
		2 → 4	8	499,0	559,0	1.800,0	1.607,0	0,311	1.108,0	-	3,2	A
		2 → 1	9	2,0	2,5	1.600,0	1.280,0	0,002	1.278,0	6,0	2,8	A
1	D	1 → 2	10	13,0	13,5	123,5	119,0	0,109	106,0	6,0	34,0	D
		1 → 3	11	0,0	0,0	161,0	146,5	0,000	146,5	-	-	-
		1 → 4	12	14,0	14,5	584,5	564,5	0,025	550,5	6,0	6,5	A
Mischströme												
4	A	-	1+2+3	722,0	793,0	1.800,0	1.639,0	0,441	917,0	18,0	3,9	A
3	B	-	4+5+6	181,0	200,5	234,0	211,0	0,857	30,0	66,0	95,8	E
2	C	-	7+8+9	557,0	624,0	1.800,0	1.606,5	0,347	1.049,5	12,0	3,4	A
1	D	-	10+11+12	27,0	28,0	209,0	201,5	0,134	174,5	6,0	20,6	C
Gesamt QSV												E

PE : Pkw-Einheiten
 q : Belastung
 C : Kapazität
 x : Auslastungsgrad
 R : Kapazitätsreserve
 N₉₅, N₉₉ : Staulänge
 t_w : Mittlere Wartezeit

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig					
Knotenpunkt	Roßläurer Straße (B 187) / Am Wasserturm					
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026	
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.4.2	

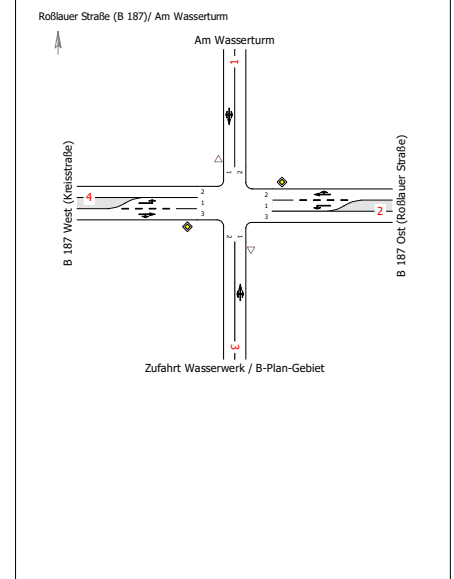


Luftbild © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2025 | © GeoBasis-DE / LVermGeo LSA, 2025

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm				
Auftragsnr.	5478	Variante	Ausbau KP (nLSA)	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.5.0

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Kreuzung)
Lage des Knotenpunktes : Außerorts
Belastung : Analyse Spitzenstunde + induzierter Verkehr in Kfz/h

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrsstrom
1	D		Vorfahrt gewähren!	10
				11
				12
2	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
				9
3	B		Vorfahrt gewähren!	4
				5
				6
4	A		Vorfahrtsstraße	1
				2
				3



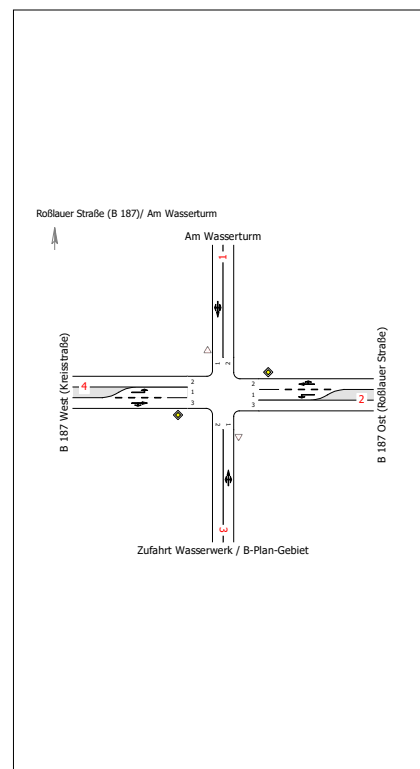
Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [m]	tw [s]	QSV
4	A	4 → 1	1	2,0	2,5	813,5	651,0	0,003	649,0	6,0	5,5	A
		4 → 2	2	528,0	576,0	1.800,0	1.650,0	0,320	1.122,0	-	3,2	A
		4 → 3	3	139,0	157,0	1.600,0	1.417,0	0,098	1.278,0	6,0	2,8	A
3	B	3 → 4	4	91,0	110,5	201,0	165,5	0,550	74,5	24,0	47,5	E
		3 → 1	5	0,0	0,0	213,5	194,0	0,000	194,0	-	-	-
		3 → 2	6	90,0	90,0	510,5	510,5	0,176	420,5	6,0	8,6	A
2	C	2 → 3	7	56,0	62,5	636,0	570,0	0,098	514,0	6,0	7,0	A
		2 → 4	8	454,0	508,5	1.800,0	1.607,0	0,283	1.153,0	-	3,1	A
		2 → 1	9	2,0	2,5	1.600,0	1.280,0	0,002	1.278,0	6,0	2,8	A
1	D	1 → 2	10	13,0	13,5	153,0	147,5	0,088	134,5	6,0	26,8	C
		1 → 3	11	0,0	0,0	195,0	177,5	0,000	177,5	-	-	-
		1 → 4	12	14,0	14,5	621,0	599,5	0,023	585,5	6,0	6,1	A
Mischströme												
3	B	-	4+5+6	181,0	200,5	276,0	249,0	0,726	68,0	42,0	50,3	E
1	D	-	10+11+12	27,0	28,0	252,5	243,5	0,111	216,5	6,0	16,6	B
Gesamt QSV												E

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
N₉₅, N₉₉ : Staulänge
t_w : Mittlere Wartezeit

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig					
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187) / Am Wasserturm					
Auftragsnr.	5478	Variante	Ausbau KP	Datum	01.06.2026	
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.5.1	

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Kreuzung)
Lage des Knotenpunktes : Außerorts
Belastung : Prognose Spitzenstunde + induzierter Verkehr in Kfz/h

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	D		10
			11
			12
2	C		7
			8
			9
3	B		4
			5
			6
4	A		1
			2
			3



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [m]	tw [s]	QSV
4	A	4 → 1	1	2,0	2,5	772,0	617,5	0,003	615,5	6,0	5,8	A
		4 → 2	2	581,0	633,5	1.800,0	1.651,5	0,352	1.070,5	-	3,4	A
		4 → 3	3	139,0	157,0	1.600,0	1.417,0	0,098	1.278,0	6,0	2,8	A
3	B	3 → 4	4	91,0	110,5	174,5	143,5	0,633	52,5	30,0	66,0	E
		3 → 1	5	0,0	0,0	186,0	169,0	0,000	169,0	-	-	-
		3 → 2	6	90,0	90,0	475,0	475,0	0,189	385,0	6,0	9,3	A
2	C	2 → 3	7	56,0	62,5	598,0	536,0	0,105	480,0	6,0	7,5	A
		2 → 4	8	499,0	559,0	1.800,0	1.607,0	0,311	1.108,0	-	3,2	A
		2 → 1	9	2,0	2,5	1.600,0	1.280,0	0,002	1.278,0	6,0	2,8	A
1	D	1 → 2	10	13,0	13,5	131,0	126,0	0,103	113,0	6,0	31,9	D
		1 → 3	11	0,0	0,0	170,0	154,5	0,000	154,5	-	-	-
		1 → 4	12	14,0	14,5	584,0	563,5	0,025	549,5	6,0	6,6	A
Mischströme												
3	B	-	4+5+6	181,0	200,5	244,0	220,0	0,822	39,0	60,0	79,7	E
1	D	-	10+11+12	27,0	28,0	219,0	211,0	0,128	184,0	6,0	19,6	B
Gesamt QSV												E

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
N₉₅, N₉₉ : Staulänge
t_w : Mittlere Wartezeit

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig					
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187) / Am Wasserturm					
Auftragsnr.	5478	Variante	Ausbau KP	Datum	01.06.2026	
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.5.2	



Luftbild © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2025 | © GeoBasis-DE / LVermGeo LSA, 2025

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm				
Auftragsnr.	5478	Variante	Ausbau KP (LSA)	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.6.0

Zwischenzeitenmatrix

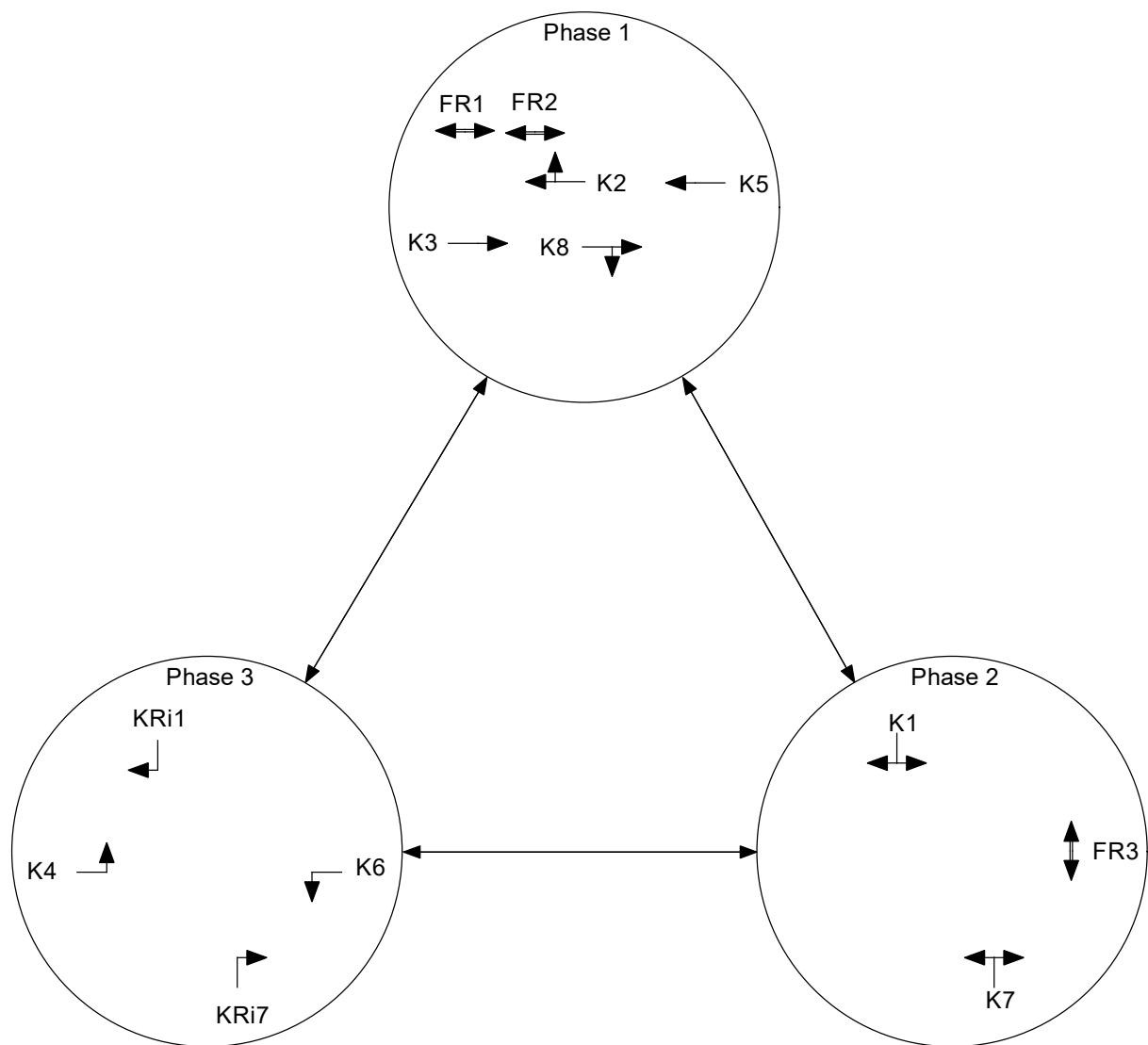


LISA 8.2

		EINFAHREND													
		K1	KRi1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	KRi7	K8	FR1	FR2	FR3	
RÄUMEND	K1			-	5	5	5	-	-	-	-	-	4	-	-
	KRi1		-		5	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-
	K2		6	6		-	5	-	-	-	-	-	-	-	-
	K3		5	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-
	K4		5	-	5	-		-	-	-	-	-	-	6	-
	K5		-	-	-	-	-		-	5	-	-	-	-	4
	K6		-	-	-	-	-	-		5	-	6	-	-	4
	K7		-	-	-	-	-	5	5		-	5	-	-	-
	KRi7		-	-	-	-	-	-	-	-		5	-	-	6
	K8		-	-	-	-	-	-	5	6	6		-	-	7
	FR1		13	13	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-
	FR2		-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-		-
	FR3		-	-	-	-	-	10	10	-	9	7	-	-	

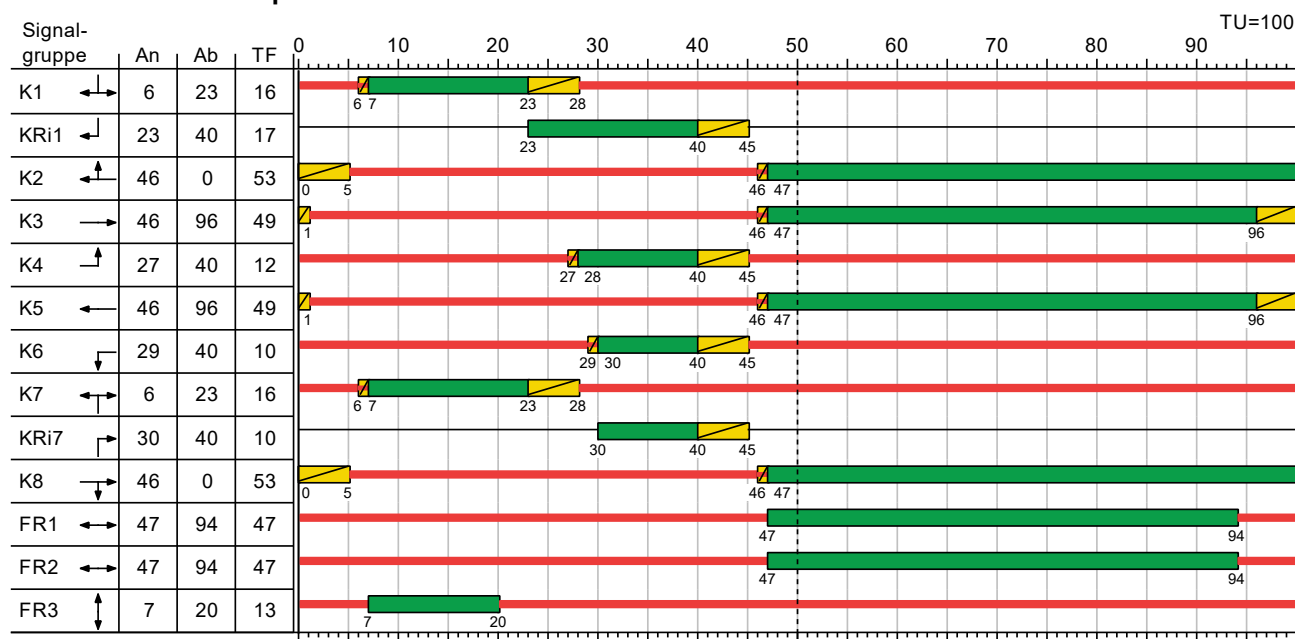
überschlägige Berechnung auf Basis der Lageplanskizze

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm				
Auftragsnr.	5478	Variante	KP-LSA	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.6.1



Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm				
Auftragsnr.	5478	Variante	KP-LSA	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.6.2

SZP für Spitzenstunden



- Dunkel
-  Gelb
-  Gruen
-  Rot
-  Rotgelb

Entwurfs-Signalzeitenplan für Spitzenstunden

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm				
Auftragsnr.	5478	Variante	KP-LSA	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.6.3

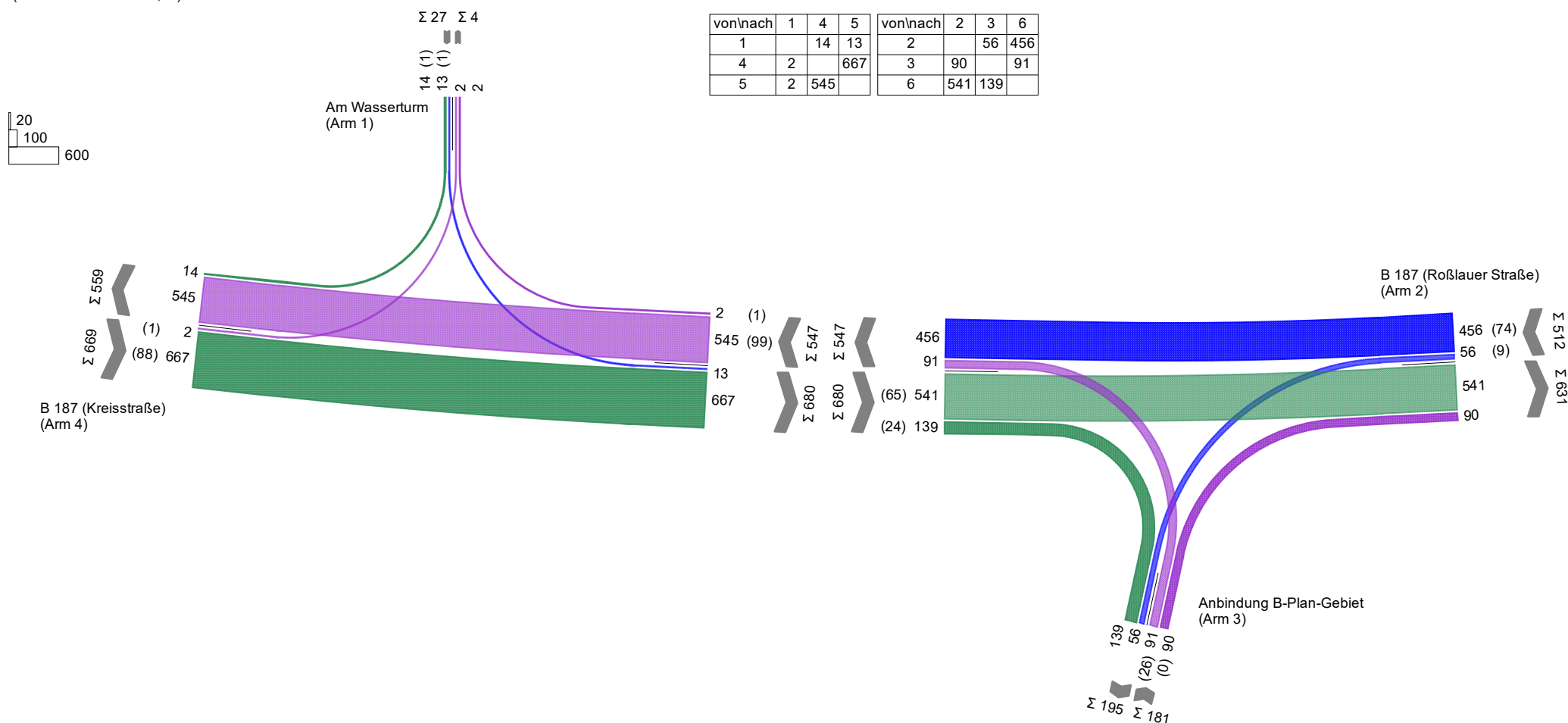
Bewertungsbelastung Analyse Grund- + induzierter Verkehr



LISA 8.2

Analyse Spitzenstunde + induzierter Verkehr in Kfz/h

(in Klammern = SV > 3,5 t)



Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm				
Auftragsnr.	5478	Variante	KP-LSA	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.6.4

MIV - SZP für Spitzenstunden (TU=100) - Analyse Spitzenstunde + induzierter Verkehr in Kfz/h

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1, KRI1	33	34	67	0,340	27	0,750	1,974	1824	423	12	0,038	0,623	1,958	12,382		-	0,064	30,259	B	
4	2		K3	49	50	51	0,500	667	18,528	2,066	1742	871	24	2,517	17,531	24,612	169,527		-	0,766	30,662	B	
	1		K4	12	13	88	0,130	2	0,056	2,475	1455	189	5	0,006	0,054	0,447	3,688		-	0,011	38,013	C	
5	1		K2	53	54	47	0,540	547	15,194	2,169	1660	896	25	1,008	11,431	17,149	123,884		-	0,610	19,827	A	
2	1		K5	49	50	51	0,500	456	12,667	2,129	1691	846	24	0,723	9,393	14,576	103,460		-	0,539	20,189	B	
	2		K6	10	11	90	0,110	56	1,556	2,113	1704	187	5	0,243	1,675	3,864	27,218		-	0,299	45,630	C	
3	1		K7, KRI7	26	27	74	0,270	181	5,028	2,158	1668	339	9	0,700	5,194	9,048	71,714		-	0,534	43,056	C	
6	1		K8	53	54	47	0,540	680	18,889	2,096	1718	928	26	2,004	16,385	23,231	158,064		-	0,733	25,285	B	
Knotenpunktssummen:								2616				4679											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,651	26,353		
TU = 100 s T = 3600 s Instationsaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP für Spitzenstunden (TU=100)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _s 1 [s]	t _w 1, Insel [s]	t _s 2 [s]	t _w 2, Insel [s]	t _w max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 2	FR1, FR2	Geteilte Furt	-	53	0,000	53	0,000	53,000	C	
2	Furt 1	FR3	Einzelne Furt	-	87				87,000	F	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _s 1	Sperrzeit 1	[s]
t _w 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _s 2	Sperrzeit 2	[s]
t _w 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _w max	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm				
Auftragsnr.	5478	Variante	KP-LSA	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.6.5

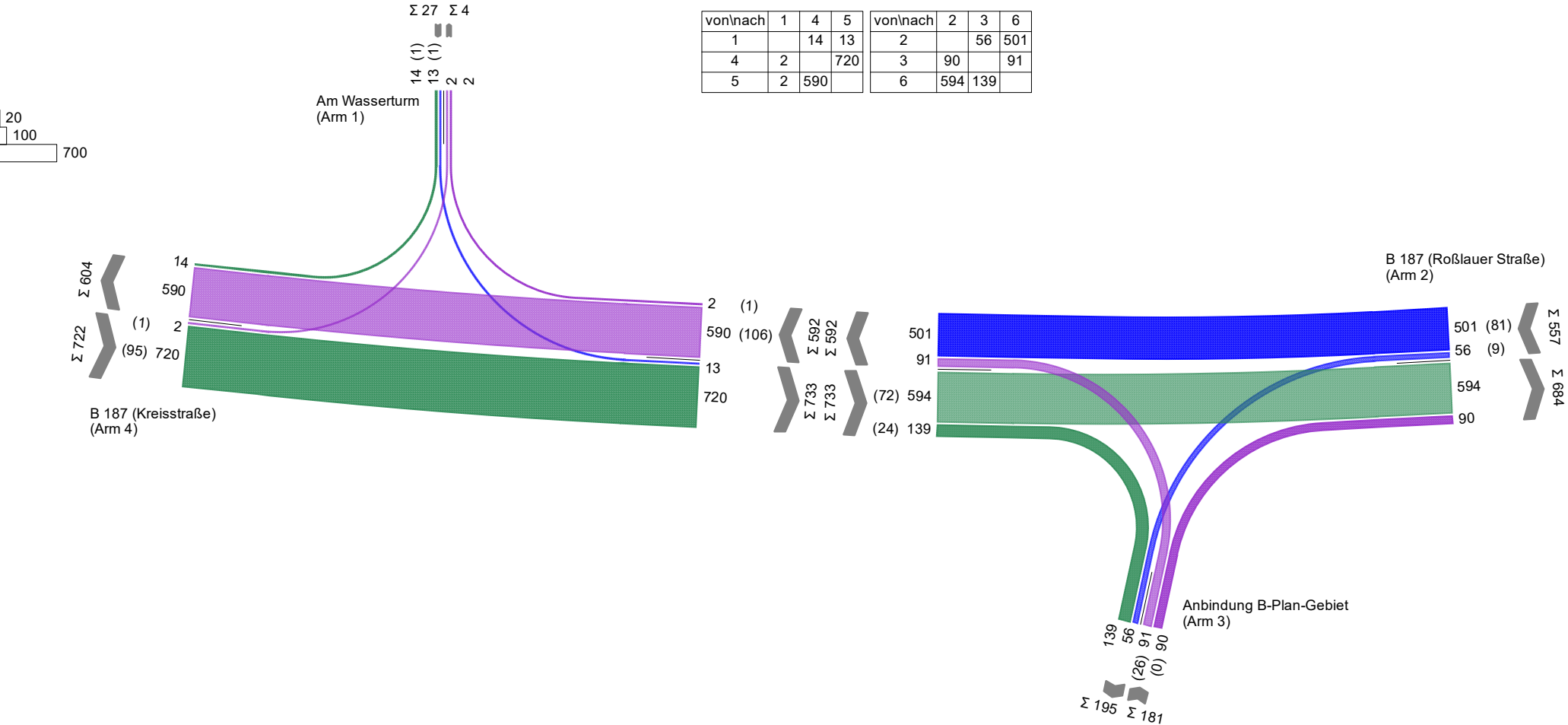
Bewertungsbelastung Prognose Grund- + induzierter Verkehr



LISA 8.2

Prognose Spitzenstunde + induzierter Verkehr in Kfz/h

(in Klammern = SV > 3,5 t)



Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm				
Auftragsnr.	5478	Variante	KP-LSA	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.6.6

MIV - SZP für Spitzenstunden (TU=100) - Prognose Spitzenstunde + induzierter Verkehr in Kfz/h

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1, KRi1	33	34	67	0,340	27	0,750	1,974	1824	423	12	0,038	0,623	1,958	12,382		-	0,064	30,259	B	
4	2		K3	49	50	51	0,500	720	20,000	2,066	1742	871	24	4,246	21,296	29,101	200,448		-	0,827	38,862	C	
	1		K4	12	13	88	0,130	2	0,056	2,475	1455	189	5	0,006	0,054	0,447	3,688		-	0,011	38,013	C	
5	1		K2	53	54	47	0,540	592	16,444	2,166	1662	898	25	1,294	13,037	19,144	138,067		-	0,659	21,613	B	
2	1		K5	49	50	51	0,500	501	13,917	2,126	1693	846	24	0,924	10,808	16,368	115,984		-	0,592	21,688	B	
	2		K6	10	11	90	0,110	56	1,556	2,113	1704	187	5	0,243	1,675	3,864	27,218		-	0,299	45,630	C	
3	1		K7, KRi7	26	27	74	0,270	181	5,028	2,158	1668	339	9	0,700	5,194	9,048	71,714		-	0,534	43,056	C	
6	1		K8	53	54	47	0,540	733	20,361	2,095	1718	927	26	3,078	19,428	26,882	183,228		-	0,791	30,422	B	
Knotenpunktssummen:								2812				4680											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,703	30,292		
TU = 100 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP für Spitzenstunden (TU=100)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s 1} [s]	t _{w 1, Insel} [s]	t _{s 2} [s]	t _{w 2, Insel} [s]	t _{w max} [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 2	FR1, FR2	Geteilte Furt	-	53	0,000	53	0,000	53,000	C	
2	Furt 1	FR3	Einzelne Furt	-	87				87,000	F	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{s 1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w 1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s 2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w 2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{w max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Wasserturm				
Auftragsnr.	5478	Variante	KP-LSA	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.6.7

Anlage 2.2

KP 2 B 187/ Am Brennickel



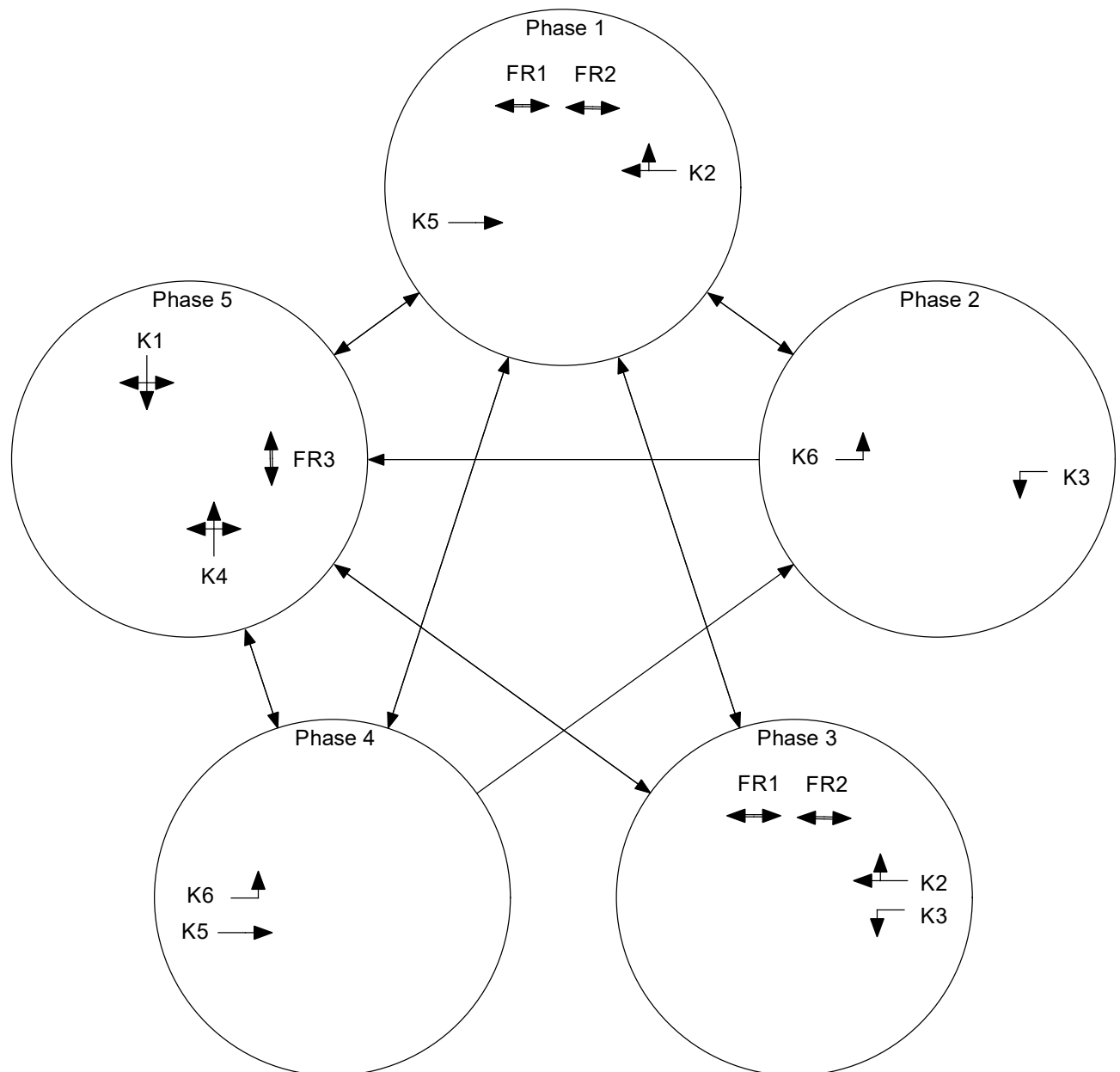
Luftbild © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2025 | © GeoBasis-DE / LVermGeo LSA, 2025

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel				
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.0

		EINFAHREND									
		K1	K2	K3	K4	K5	K6	FR1	FR2	FR3	
RÄUMEND	K1			5	7	-	8	7	5	-	-
	K2		7		-	7	-	7	-	-	6
	K3		7	-		7	7	-	-	-	6
	K4		-	7	6		6	8	-	7	-
	K5		7	-	7	7		-	-	-	7
	K6		7	7	-	7	-		-	7	-
	FR1		6	-	-	-	-	-		-	-
	FR2		-	-	-	4	-	4	-		-
	FR3		-	10	10	-	8	-	-	-	

aus Bestands-VTU (Schlothauer & Wauer) Stand: 26.11.2008

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel				
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.1

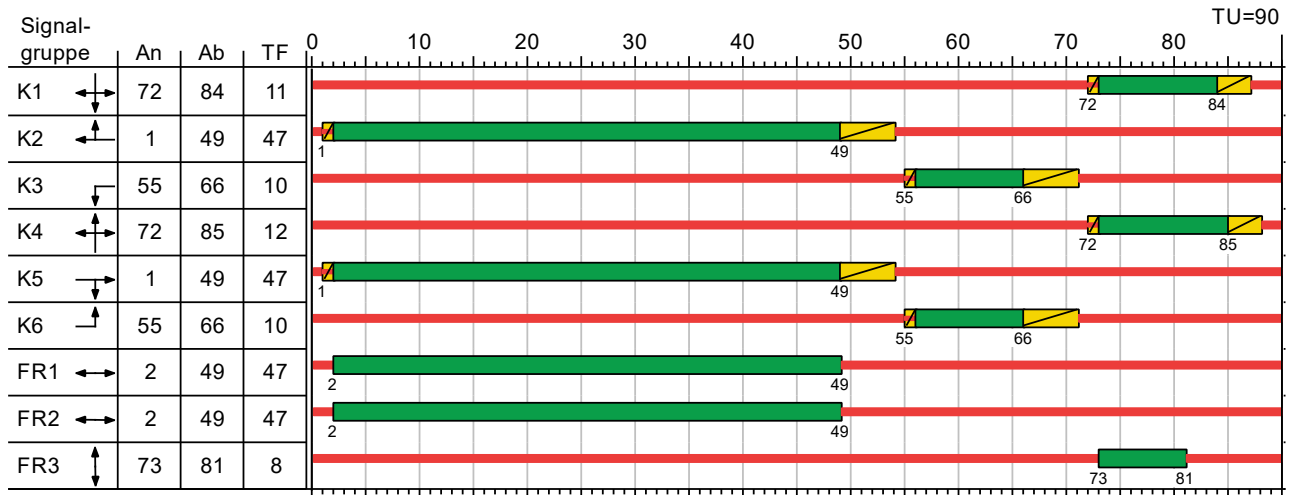


Festzeitsteuerung: zyklischer Umlauf der Phasen 1 - 2 - 5

aus Bestands-VTU (Schlothauer & Wauer) Stand: 30.05.2008

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel				
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.2

SZP 5



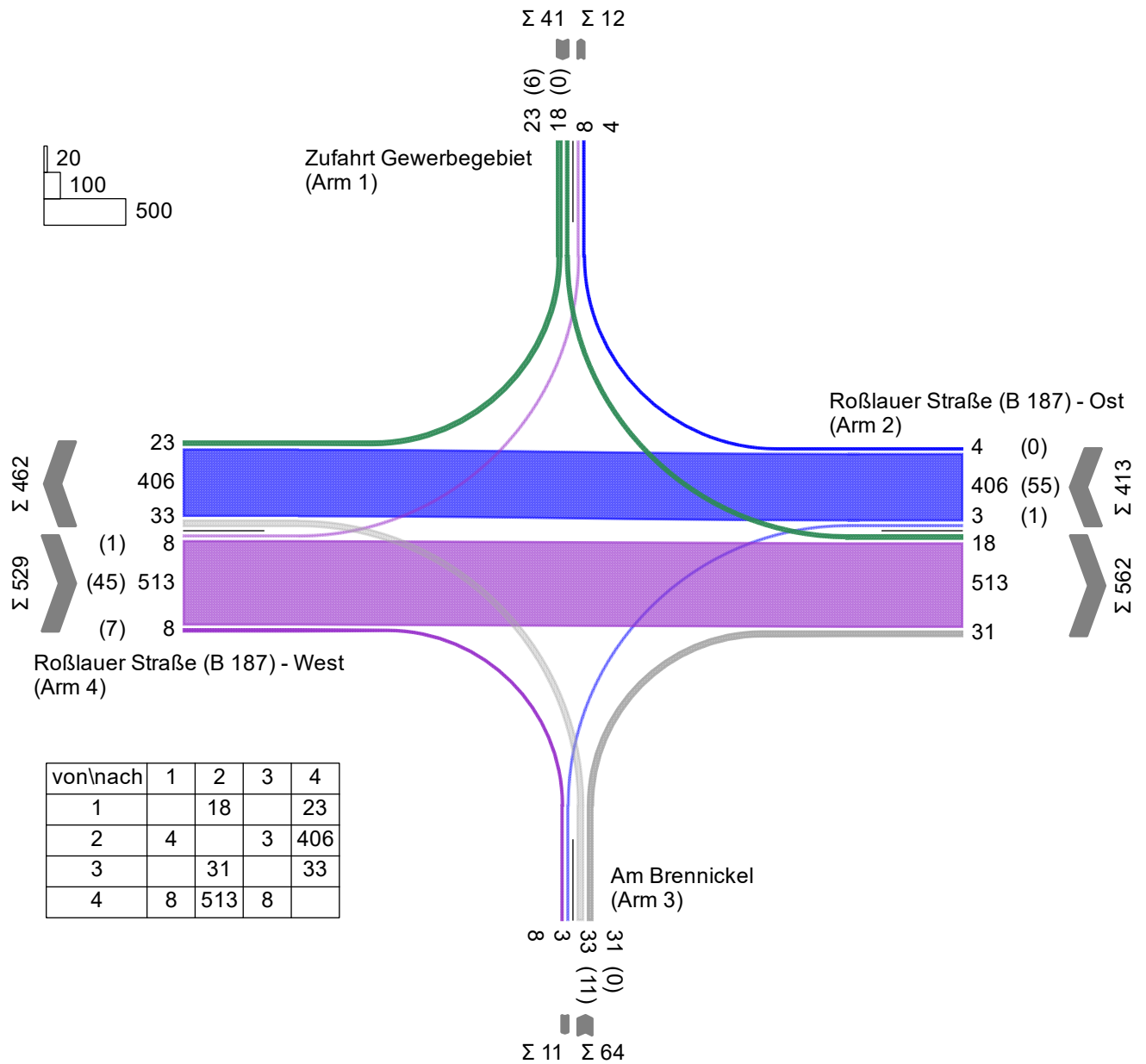
-  Gelb
-  Grün
-  Rot
-  Rotgelb

vorhandener Signalzeitenplan (VA) zum ganztägigen Betrieb (5:00 - 22:00 Uhr) montags bis freitag:
aus Bestands-VTU (Schlothauer & Wauer), Stand: 26.11.2008

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel				
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.3

Analyse Spitzenstunde (14:15 - 15:15 Uhr) in Kfz/h

(in Klammern = SV > 3,5 t)



Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel				
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.4.1

MIV - SZP 5 (TU=90) - Analyse Spitzenstunde in Kfz/h

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	11	12	79	0,133	41	1,025	2,096	1718	217	5	0,131	1,049	2,781	21,575		-	0,189	37,386	C	
2	2		K2	47	48	43	0,533	410	10,250	2,069	1740	927	23	0,472	6,734	11,123	76,815		-	0,442	14,672	A	
	1		K3	10	11	80	0,122	3	0,075	2,250	1600	195	5	0,008	0,074	0,534	4,005	55,000	-	0,015	34,901	B	
3	1		K4	12	13	78	0,144	64	1,600	2,138	1684	233	6	0,216	1,650	3,822	31,279		-	0,275	38,093	C	
4	2		K5	47	48	43	0,533	521	13,025	1,999	1801	960	24	0,737	9,297	14,454	95,223		-	0,543	16,575	A	
	1		K6	10	11	80	0,122	8	0,200	1,969	1828	223	6	0,021	0,197	0,948	6,223	65,000	-	0,036	35,182	C	
Knotenpunktssummen:								1047				2755											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,468	18,155		
TU = 90 s T = 3600 s Instationsaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 5 (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{S 1} [s]	t _{w 1, Insel} [s]	t _{S 2} [s]	t _{w 2, Insel} [s]	t _{w max} [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 2	FR1, FR2	Geteilte Furt	-	43	0,000	43	0,000	43,000	C	
2	Furt 1	FR3	Einzelne Furt	-	82				82,000	E	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{S 1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w 1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{S 2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w 2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{w max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig

Knotenpunkt Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel

Auftragsnr. 5478

Variante

Bestand

Datum

01.06.2026

Bearbeiter VSC Halle GmbH

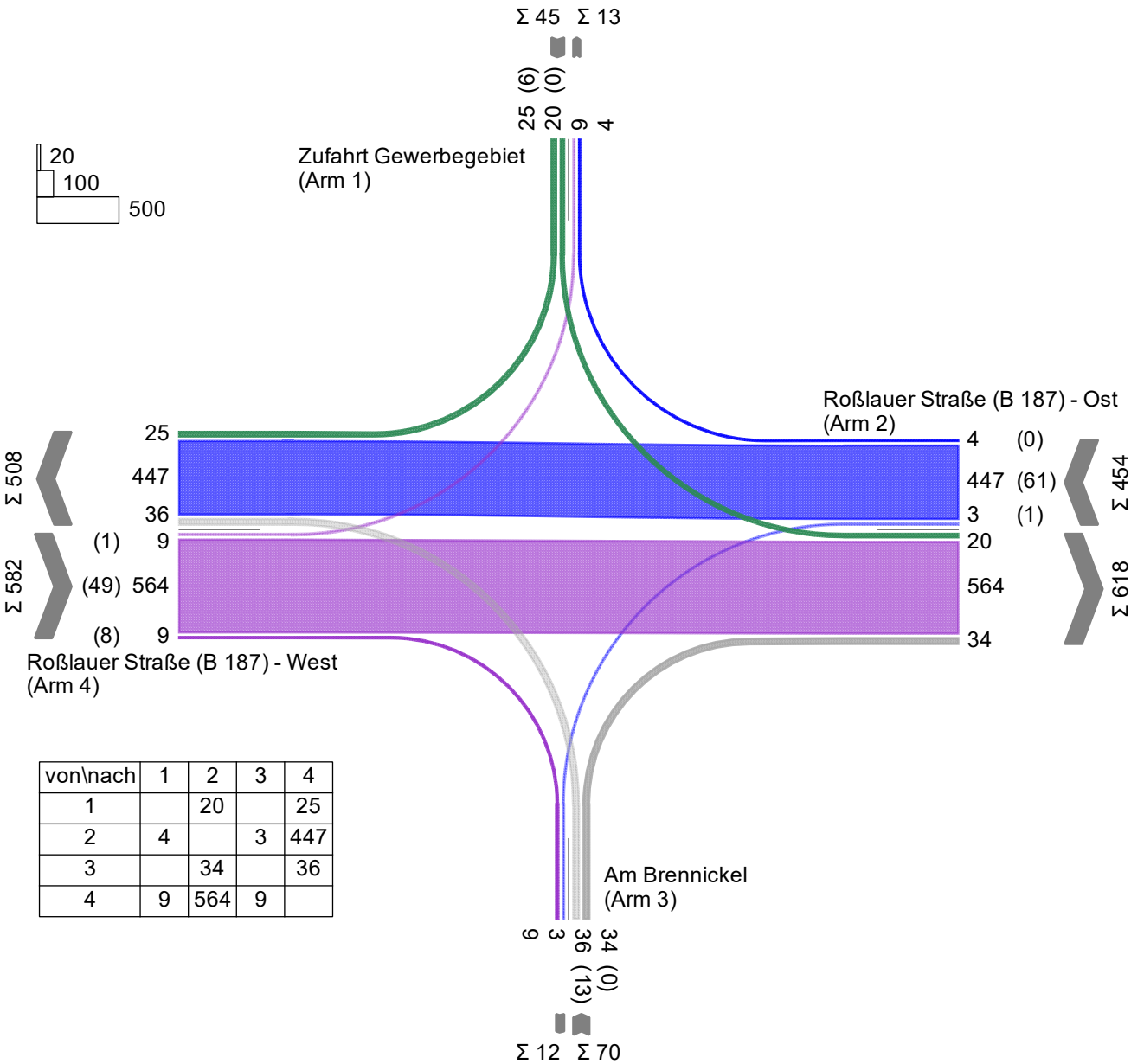
Abzeichnung

Blatt

2.2.4.2

LISA 8.2

Prognose Spitzenstunde (Grundverkehr) in Kfz/h
(in Klammern = SV > 3,5 t)



Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel				
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.5.1

MIV - SZP 5 (TU=90) - Prognose Spitzenstunde in Kfz/h

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	L _K [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	11	12	79	0,133	45	1,125	2,070	1739	217	5	0,147	1,158	2,978	22,692		-	0,207	37,807	C	
2	2		K2	47	48	43	0,533	451	11,275	2,073	1737	926	23	0,574	7,685	12,373	85,596		-	0,487	15,486	A	
	1		K3	10	11	80	0,122	3	0,075	2,250	1600	195	5	0,008	0,074	0,534	4,005	55,000	-	0,015	34,901	B	
3	1		K4	12	13	78	0,144	70	1,750	2,167	1661	229	6	0,252	1,827	4,113	34,450		-	0,306	38,873	C	
4	2		K5	47	48	43	0,533	573	14,325	1,998	1802	961	24	0,943	10,735	16,276	107,129		-	0,596	17,867	A	
	1		K6	10	11	80	0,122	9	0,225	1,949	1847	225	6	0,023	0,222	1,019	6,621	65,000	-	0,040	35,228	C	
Knotenpunktssummen:								1151				2753											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,515	19,171		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationsaritätsfaktor = 1,1																			

Fußgängerverkehr - SZP 5 (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{S1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{S2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{wmax} [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 2	FR1, FR2	Geteilte Furt	-	43	0,000	43	0,000	43,000	C	
2	Furt 1	FR3	Einzelne Furt	-	82				82,000	E	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L _K	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{S1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{S2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{wmax}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig

Knotenpunkt Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel

Auftragsnr. 5478

Variante

Bestand

Datum

01.06.2026

Bearbeiter VSC Halle GmbH

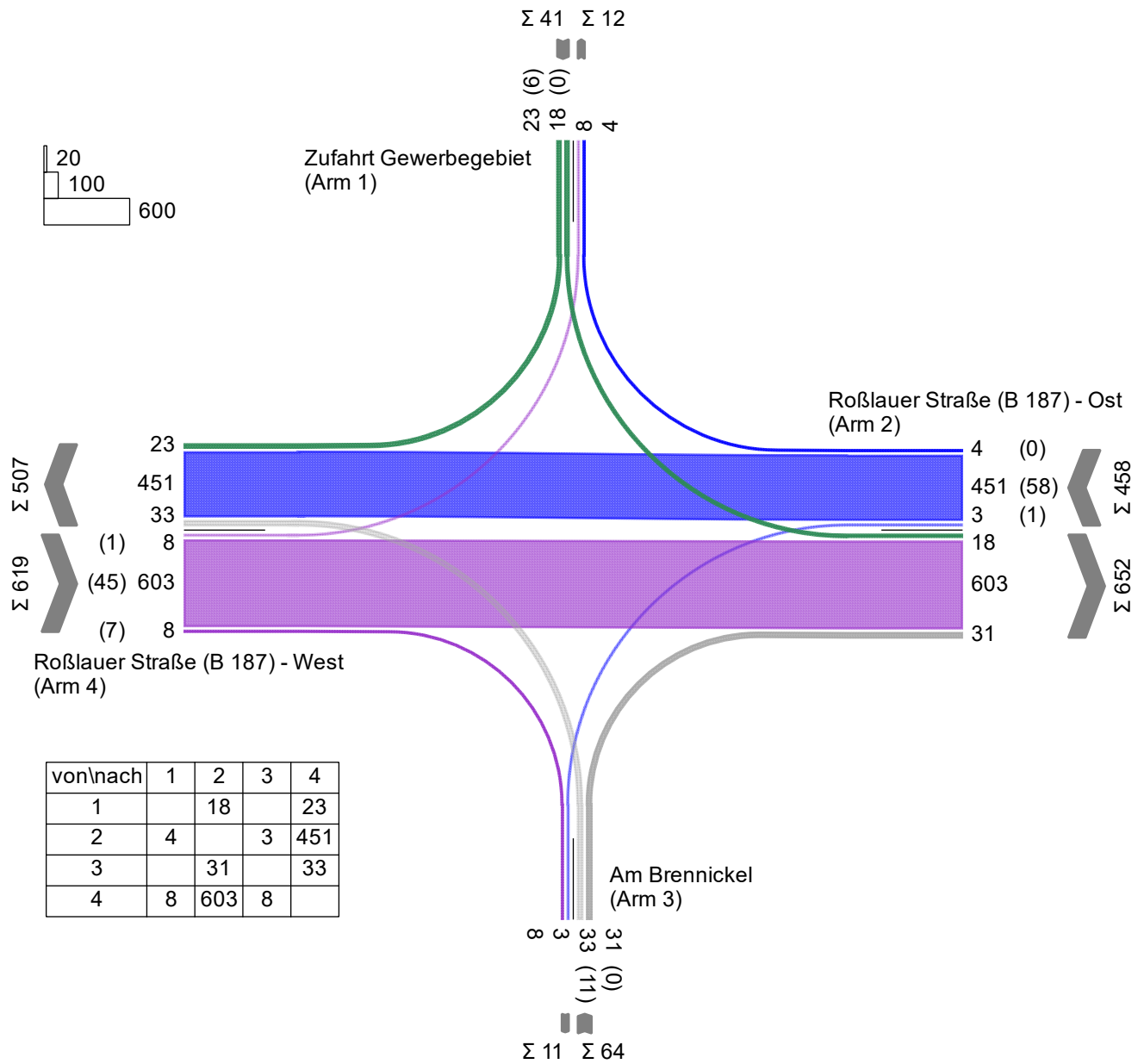
Abzeichnung

Blatt

2.2.5.2

Analyse Spitzenstunde + induzierter Verkehr in Kfz/h

(in Klammern = SV > 3,5 t)



Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel				
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.6.1

MIV - SZP 5 (TU=90) - Analyse Spitzenstunde + induz. Verkehr in Kfz/h

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	L _K [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	11	12	79	0,133	41	1,025	2,096	1718	217	5	0,131	1,049	2,781	21,575		-	0,189	37,386	C	
2	2		K2	47	48	43	0,533	455	11,375	2,059	1748	932	23	0,577	7,757	12,467	85,648		-	0,488	15,493	A	
	1		K3	10	11	80	0,122	3	0,075	2,250	1600	195	5	0,008	0,074	0,534	4,005	55,000	-	0,015	34,901	B	
3	1		K4	12	13	78	0,144	64	1,600	2,138	1684	233	6	0,216	1,650	3,822	31,279		-	0,275	38,093	C	
4	2		K5	47	48	43	0,533	611	15,275	1,969	1828	974	24	1,098	11,812	17,625	114,527		-	0,627	18,798	A	
	1		K6	10	11	80	0,122	8	0,200	1,969	1828	223	6	0,021	0,197	0,948	6,223	65,000	-	0,036	35,182	C	
Knotenpunktssummen:								1182				2774											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,534	19,367		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

Fußgängerverkehr - SZP 5 (TU=90)

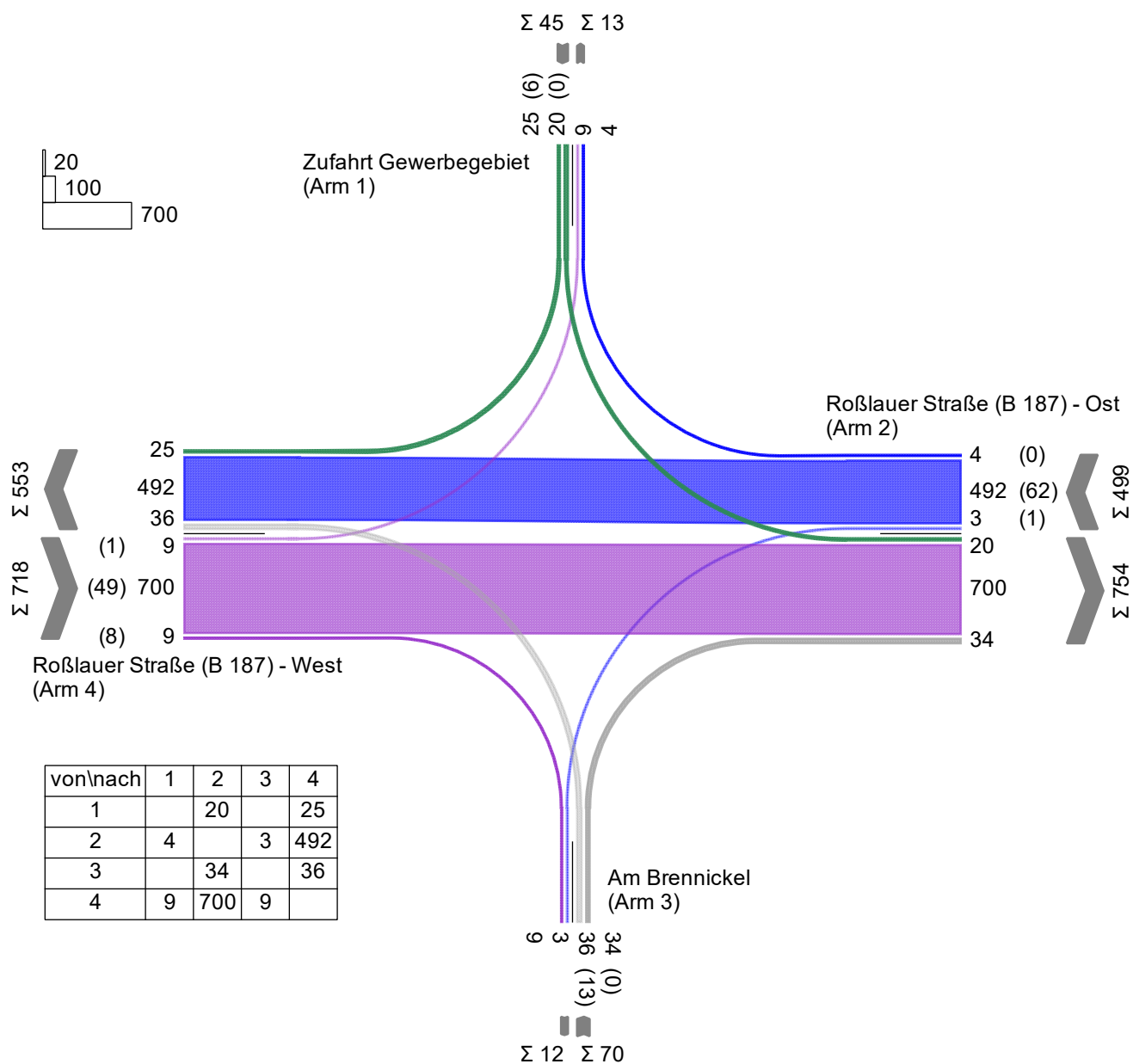
Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{S1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{S2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{wmax} [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 2	FR1, FR2	Geteilte Furt	-	43	0,000	43	0,000	43,000	C	
2	Furt 1	FR3	Einzelne Furt	-	82				82,000	E	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L _K	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{S1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{S2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{wmax}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel				
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.6.2

Prognose Spitzenstunde (Grundverkehr) in Kfz/h

(in Klammern = SV > 3,5 t)



Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel				
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.7.1

LISA 8.2

MIV - SZP 5 (TU=90) - Prognose Spitzenstunde + induz. Verkehr in Kfz/h

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	L _K [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	11	12	79	0,133	45	1,125	2,070	1739	217	5	0,147	1,158	2,978	22,692		-	0,207	37,807	C	
2	2		K2	47	48	43	0,533	496	12,400	2,054	1753	934	23	0,698	8,775	13,785	94,455		-	0,531	16,378	A	
	1		K3	10	11	80	0,122	3	0,075	2,250	1600	195	5	0,008	0,074	0,534	4,005	55,000	-	0,015	34,901	B	
3	1		K4	12	13	78	0,144	70	1,750	2,167	1661	229	6	0,252	1,827	4,113	34,450		-	0,306	38,873	C	
4	2		K5	47	48	43	0,533	709	17,725	1,959	1838	979	24	1,894	15,373	22,004	142,322		-	0,724	22,946	B	
	1		K6	10	11	80	0,122	9	0,225	1,949	1847	225	6	0,023	0,222	1,019	6,621	65,000	-	0,040	35,228	C	
Knotenpunktssummen:								1332				2779											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,606	21,949		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

Fußgängerverkehr - SZP 5 (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{S 1} [s]	t _{W 1, Insel} [s]	t _{S 2} [s]	t _{W 2, Insel} [s]	t _{W max} [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 2	FR1, FR2	Geteilte Furt	-	43	0,000	43	0,000	43,000	C	
2	Furt 1	FR3	Einzelne Furt	-	82				82,000	E	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L _K	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{S 1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{W 1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{S 2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{W 2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{W max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" - Projekt LOGAREA Coswig				
Knotenpunkt	Roßlauer Straße (B 187)/ Am Brennickel				
Auftragsnr.	5478	Variante	Bestand	Datum	01.06.2026
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.7.2

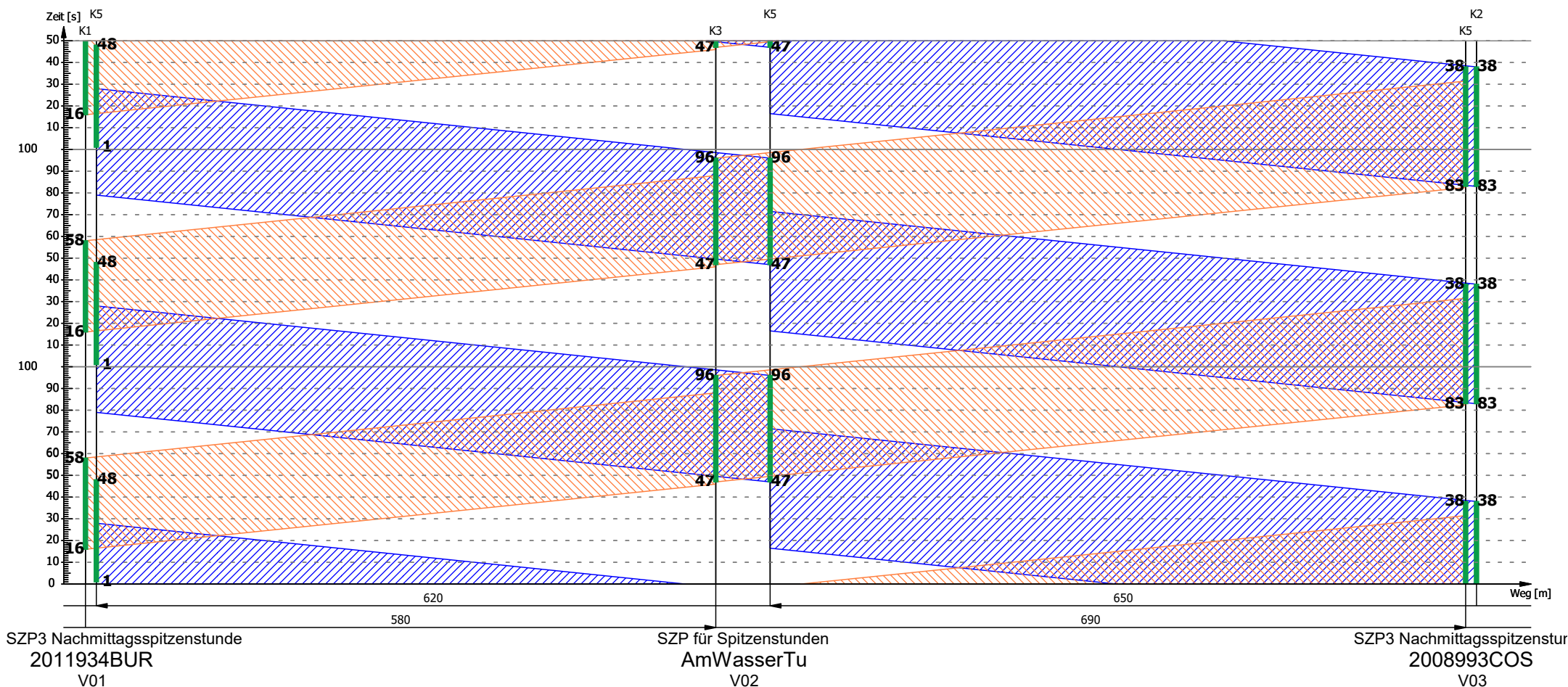
Anlage 2.3

Koordinierung der LSA im Zuge der B 187

Entwurf Zeit-Weg-Diagramm für Spitzenstunde



LISA 8.2



Koordinierung	1 - Koordinierungsstrecke B 187 zwischen Buro und Coswig						
Variante	Entwurf						
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Status	Bearbeitung	Datum	01.06.2026	Blatt	2.3