

# **OIB Projekt 45 GmbH & Co. KG**

---

## **Errichtung eines Netto-Marktes in der Neundorfer Straße in Staßfurt**

Verkehrstechnisches Gutachten zur Anbindung

Februar 2026



**UHLIG & WEHLING**

Beratende Ingenieure

Mittweida/ Sa.

---

Vorhaben: Errichtung eines Netto-Marktes in der  
Neundorfer Straße in Staßfurt

Leistungsphase: Verkehrstechnisches Gutachten zur  
Anbindung

---

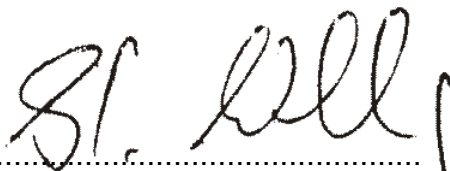
Auftraggeber: OIB Projekt 45 GmbH & Co. KG

Datum: Februar 2026

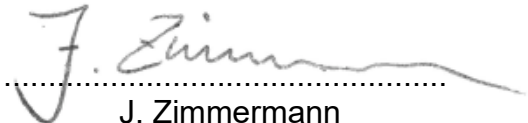
Bearbeitung: J. Zimmermann

---

Mittweida, 24.02.2026



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



.....  
J. Zimmermann  
(Projektbearbeiter)

## UHLIG & WEHLING

Beratende Ingenieure

Straßenbau - Tiefbau - Verkehrstechnik

**Büro Mittweida/Sa.**  
Leipziger Straße 27  
09648 Mittweida  
Tel.: 03727 / 976230  
Fax: 03727 / 976229

**Büro Halle/S.**  
Grenzstraße 28  
06112 Halle/S.  
Tel.: 0345 / 6844753  
Fax: 0345 / 6844756

**Büro Dresden**  
Schnorrstraße 70  
01069 Dresden  
Tel.: 0351 / 47928787  
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>Verkehrsbelastungen</b> .....	<b>1</b>
2.1	Verkehrsmengen der L 72 Neuendorfer Straße .....	1
2.2	Verkehrserzeugung durch den Netto-Markt.....	2
2.3	Verkehrsverteilung .....	2
<b>3.</b>	<b>Leistungsfähigkeitsberechnung Vorfahrtknoten</b> .....	<b>3</b>
3.1	Vorbemerkung Vorfahrtknoten .....	3
3.2	Ermittlung der Verkehrsqualität .....	4
3.3	Rückstaulängen .....	4
<b>4.</b>	<b>Anfahrtsicht</b> .....	<b>5</b>
<b>5.</b>	<b>Aufstellfläche und Linksabbiegestreifen gemäß RAS 06</b> .....	<b>6</b>
<b>6.</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>7</b>

---

## **Anlagen**

- 1 Übersichtslageplan
  - 2 Verkehrserzeugung Netto-Markt
  - 3 Verkehrsbelastung Anbindung Netto-Markt
  - 4 HBS 2015-Bewertung
-

## 1. Aufgabenstellung

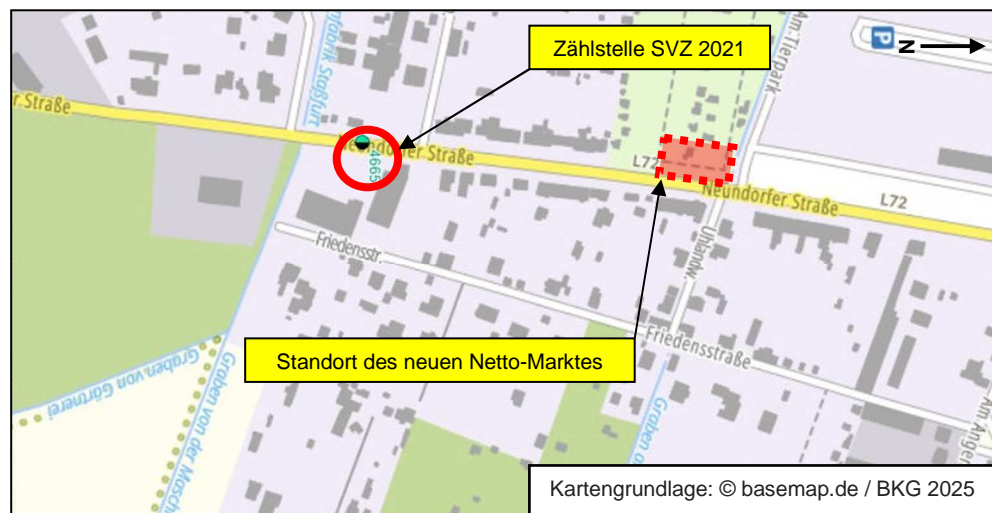
Für den Neubau des Netto-Marktes in der Neuendorfer Straße in Staßfurt ist ein Gutachten zur Verkehrsanbindung zu erstellen. Auf Grundlage aktueller Verkehrserhebungen ist die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit nachzuweisen. Insbesondere ist zu prüfen, ob die Anlage einer Linksabbiegespur auf der Neuendorfer Straße erforderlich ist.

Anl. 1 In Anlage 1 ist ein Übersichtslageplan für den Neubau mit einem Entwurf der geplanten Anbindung (Fabrik No. 40 Weiß & Faust Architekten GbR: „Neubau Netto Marken-Discount“, Berlin 15.05.2025) enthalten.

## 2. Verkehrsbelastungen

### 2.1 Verkehrsmengen der L 72 Neuendorfer Straße

Für den Querschnitt der L 72 wurde auf die Verkehrszahlen der Straßenverkehrszählungen des Bundes und der Länder aus dem Jahr 2021 (SVZ 2021) zurückgegriffen. Die Zählstelle 4135 4665 befindet sich auf der Neuendorfer Straße etwa 250 m südlich des geplanten neuen Netto-Standortes.



**Abbildung 1: Standort der Zählstelle**

Da keine wesentlichen Zu- und Abflüsse zwischen Zählstelle und geplanter Zufahrt bestehen, können die Daten der Zählstelle zur Beurteilung der Situation an der geplanten Anbindung herangezogen werden. Der Durchschnittlich tägliche Verkehr (DTV) lag 2021 bei 5.536 Kfz/ 24 h. Für die Zählstelle 4135 4665 gibt es keine Daten aus den vorangegangenen SVZ. Deshalb lässt sich eine Trendprognose zum Jahr 2026 nur anhand der umliegenden Zählstellen grob abschätzen. Die Entwicklungen der umliegenden Zählstellen weisen zwischen den SVZ-Zählungen 2015 und 2021 einen Rückgang oder gleichbleibende Verkehrsmengen auf. Es wird davon ausgegangen, dass auch in der Neuendorfer Straße keine wesentlichen

Verkehrszunahmen zu verzeichnen sind. Den Daten der SVZ 2021 können Aussagen zu den Spitzenstundenbelastungen und den zugehörigen Schwerverkehrsanteilen entnommen werden. In der nachfolgenden Tabelle sind die Werte der Zählstelle in der Neuendorfer Straße dargestellt:

**Tabelle 1: SVZ 2021 - L 72 (Zählstelle 4135 4665)**

<b>Spitzenstunde/ Zufahrt</b>	<b>MSV [Kfz/ h]</b>	<b>SV [%]</b>
<b>L 72 Richtung Ortszentrum Staßfurt</b>	347	4,80
<b>L 72 Richtung Neundorf (Anhalt)</b>	340	4,70
Gesamt:	$\Sigma$ 687	

## 2.2 Verkehrserzeugung durch den Netto-Markt

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

Die Eingangsparameter der Berechnung wurden den vorgelegten Lageplänen vom geplanten Netto-Markt (Stand 15.05.2025) entnommen. Das Verkehrsaufkommen am geplanten Netto wird mit folgenden Kenngrößen ermittelt:

- Verkaufsfläche 1.049 m<sup>2</sup>
- Verkehrsmittelanteile Kunden 90 % MIV, Pkw-Besetzungsgrade Kunden 1,4
- Verbundeffekt 0 %, Konkurrenzeffekt 10 %

Anl. 2 In Anlage 2 sind die Berechnungsergebnisse enthalten. Es ergibt sich ein rechnerisches Verkehrsaufkommen von 1060 Kfz-Fahrten am Tag. In der Spitzenstunde des Quellverkehrs (16.00 – 17.00 Uhr) beträgt dieser 64 Kfz. In der Spitzenstunde des Zielverkehrs (15.00 – 16.00 Uhr) beträgt dieser 65 Kfz.

## 2.3 Verkehrsverteilung

Durch die vorhandenen Verkehrsdaten ist bekannt, dass auf der L 72 das Verkehrsaufkommen in beiden Fahrtrichtungen annähernd gleich ist. Daher wird das zusätzliche Verkehrsaufkommen gleichmäßig auf beide Fahrtrichtungen verteilt. Für die Kundenverkehre mit Kfz wird ein Mitnahmeeffekt von 50 Prozent zur Spitzenstunde angenommen. Demzufolge sind 50 Prozent der Kunden bereits unterwegs und nehmen keinen zusätzlichen Weg auf sich. Die anderen 50 Prozent der Kundenverkehre kommen durch den Netto-Markt neu hinzu. Die zusätzlichen

Verkehre durch den geplanten Markt werden auf das bestehende Verkehrsnetz umgelegt.

Anl. 3 In Anlage 3 sind die resultierenden Verkehrsbelastungen an der geplanten Anbindung für den Spitzenstundenverkehr als Strombelastungsplan dargestellt.

### 3. Leistungsfähigkeitsberechnung Vorfahrtnoten

#### 3.1 Vorbemerkung Vorfahrtnoten

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 in Abhängigkeit der 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/ Vorfahrtnoten:**

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 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.

### **3.2 Ermittlung der Verkehrsqualität**

Die Leistungsfähigkeit wurde auf Grundlage der in Punkt 2 ermittelten Dimensionierungsbelastungen berechnet. Für den Knotenpunkt wird der geringste Ausbauzustand mit Mischspuren in allen Zufahrten unterstellt.

Anl. 4 Die Berechnungsergebnisse sowie die jeweiligen Rückstaulängen und Wartezeiten sind in Anlage 4 enthalten. Der für die Qualitätsstufe maßgebende Verkehrsstrom ist der Linkseinbieger aus der Marktzufahrt. Er hat eine mittlere Wartezeit von 9,5 s und wird damit mit der Qualitätsstufe A bewertet. Die untersuchte Knotenpunktform ohne separate Abbiegespuren ist somit ausreichend leistungsfähig.

### **3.3 Rückstaulängen**

In der Hauptrichtung können sich in stadteinwärtiger Richtung Rückstaus durch wartende Linksabbieger in den geplanten Netto-Markt ergeben. Der errechnete Rückstau beträgt hier in den Spitzenverkehrszeiten mit einer statistischen Sicherheit von 95 % maximal ein Fahrzeug (6 m). In der geplanten Marktzufahrt wird ebenso ein maximaler Rückstau von einem Fahrzeug erreicht.

Die rechnerisch nachgewiesenen Rückstaulängen schließen eine Überstauung benachbarter Knotenpunkte aus.

---

## 4. Anfahrsicht

Anl. 1 Für die aus dem Netto-Markt ausfahrenden Fahrzeuge ist die Anfahrsicht nach RASt 06<sup>1</sup> zu prüfen. Dazu werden bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h Schenkellängen von 70 m vom Auge des Kraftfahrers (3,00 m von Fahrbahnrand der übergeordneten Straße) angelegt. Die Sichtdreiecke sind im Übersichtsplan in Anlage 1 dargestellt.

Die Prüfung zeigt, dass beidseitig die vorhandenen Parkstände die Anfahrsicht beeinträchtigen. In den Bereichen, die innerhalb der Schenkel der Sichtdreiecke liegen, ist das Parken zu unterbinden.

Weiterhin befinden sich vorhandene Bäume im Sichtfeld. Auf der linken Ausfahrtsseite steht eine Kastanie und auf der rechten Seite eine Kastanie und ein Ahorn mit jeweils 0,40 m Stammdurchmesser. Nach RASt 06 ist dies zulässig, solange die Sicht auf die bevorrechtigten Fahrzeuge oder nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer nicht verdeckt ist.

Eine ausreichende Sicht auf den übergeordneten Kfz-Verkehr ist grundsätzlich vorhanden. Gegebenenfalls ist zu prüfen, ob eine Beschneidung der Bäume im unteren Bereich erforderlich wird. Bei dem Baum unmittelbar rechts der geplanten Zufahrt können sich Beeinträchtigungen im Wurzelbereich durch den Bau der Zufahrt ergeben. Hier ist in der weiteren Planung zu prüfen, ob der Baum erhalten werden kann.

Da der gemeinsame Geh- und Radweg zwischen Grundstück und Baumreihe verläuft bestehen keine Sichteinschränkungen auf den nichtmotorisierten Verkehr.

---

<sup>1</sup> FGSV-Verlag: „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“, Köln 2006

## 5. Aufstellfläche und Linksabbiegestreifen gemäß RASt 06

Neben der Leistungsfähigkeitsberechnung nach dem HBS 2015, ist nach RASt 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:

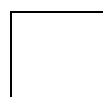
- Charakter der Hauptverkehrsstraße (angebaut oder anbaufrei)
- Verkehrsstärke des Hauptverkehrsstromes aus dem links abgelenkt wird
- Anzahl der Linksabbieger

Die L 72 „Neuendorfer Straße“ ist eine angebaute Hauptverkehrsstraße. Der maßgebende Hauptverkehrsstrom ergibt sich aus den Geradeausfahrern Richtung Stadtzentrum (331 Kfz/ h) und der Anzahl prognostizierter Linksabbieger (33 Kfz/ h). In der Spitzenstunde beträgt der Gesamtverkehr auf der stadteinwärtigen Zufahrt somit 364 Kfz/ h.

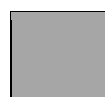
Die Notwendigkeit eines Aufstellbereichs oder eines Linksabbiegestreifens wird gemäß RASt 06 geprüft (siehe Tabelle 3). Die ermittelten Belastungen für die Linksabbieger liegen zwischen 20 bis 50 Kfz/ h, der Hauptstrom im Bereich zwischen 300 und 400 Kfz/ h. Es ergibt sich keine Notwendigkeit eines Aufstellbereichs oder Linksabbiegestreifens an der Zufahrt zum Netto.

**Tabelle 3: Beurteilung der Linksabbieger nach RASt 06, L 72 mit Neubau Netto**

	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							
	20 ... 50				X			
	< 20							



Keine bauliche Maßnahme



Aufstellbereich



Linksabbiegestreifen

## 6. Zusammenfassung

An der L 72 „Neuendorfer Straße“ in Staßfurt ist der Neubau eines Netto-Marktes geplant. Die Anbindung an die L 72 wurde untersucht. Es wurden die Verkehrsbelastungsdaten der Straßenverkehrszählung 2021 genutzt. Die untersuchte Knotenpunktsform ohne Abbiegespuren erreicht die Qualitätsstufe A und ist damit leistungsfähig. Die Rückstaulängen werden voraussichtlich nicht mehr als 6,0 m betragen, weshalb eine Überstauung anderer Verkehrsanlagen ausgeschlossen wird. Aufgrund der prognostizierten Linksabbiegerströme ist keine Aufstellfläche erforderlich.

Im Sichtfeld der vom Netto-Markt ausfahrenden Fahrzeuge sind vorhandene Parkstände zurückzubauen. Die vorhandenen Bäume stellen grundsätzlich kein Sichthindernis dar.

Aufgestellt: Mittweida, 24. Februar 2026

**UHLIG & WEHLING**

Beratende Ingenieure

Mittweida/Sa.

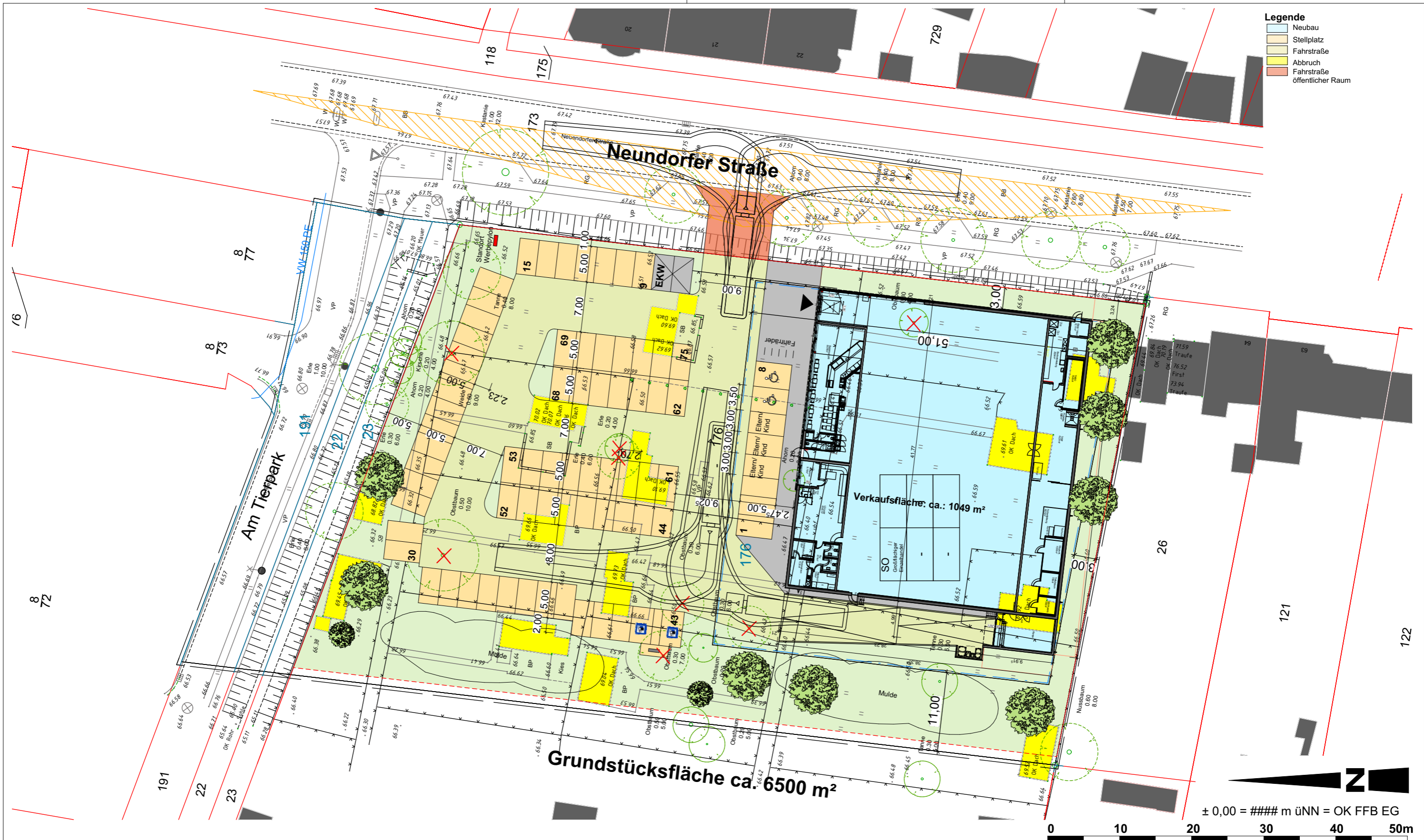


- Zimmermann -

---

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

## **Übersichtslageplan**



Sämtliche Maße sind vom Unternehmer eigenverantwortlich am Bau zu prüfen. Die Baubeschreibungen der Nutzer sind zu beachten! Alle tragenden Bauteile lt. Statik! Alle Höhenangaben beziehen sich auf OKFF EG. Alle Fragen zur Ausführung sind mit örtlicher Bauleitung zu klären. Konstruktions- und fertigungstechnische Bedenken sind dem Architekten und der Bauleitung mitzuteilen und zu begründen. Firmendetail- und Ausführungszeichnungen gelten nur mit Genehmigungsvermerk des Architekten. Werbelemente sind Bestandteil eines gesonderten Antrages!

<b>BAUVORHABEN:</b>  <b>Neubau Netto Marken-Discount</b>  Neundorfer Str. 39418 Staßfurt	<b>AUFTRAGGEBER/ Bauherr:</b> (Unterschrift/ Stempel)  OIB Projekt GmbH Gottlieb-Daimler-Straße 24 86825 Bad Wörishofen  Tel: 0 82 31/ 9 26 29 28 E-Mail: info@oib-projekte.de	<b>ARCHITEKT:</b> (Unterschrift/ Stempel)   #Planer:in Firma Dipl.-Ing. Architekt 10435 Berlin  Telefon: 030 / 440 129 60 Telefax: 030 / 442 82 27 E-Mail: info@weiss-faust.de	<b>PLANINHALT:</b> Genehmigungsplanung		<b>PLAN - NR.:</b> <b>E-00.01</b>	<b>PROJEKT-NR.:</b> <b>xx/xx</b>
			<b>Übersichtslageplan</b>		Maßstab 1:500	Blattgröße 420*297 A3
Dateiname: 251222 Neubau Netto Süd Staßfurt Neundorfer Str.pln Pfad: V:\2510 NETTO Süd Staßfurt Neundorfer Str\04_GENEHMIGUNG\02_Plane\251222 Neubau Netto Süd Staßfurt Neundorfer Str.pln						

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

## **Verkehrserzeugung Netto-Markt**

## Anlage 2: Verkehrserzeugung

<b>Neubau eines Netto-Lebensmittelmarktes, Neundorfer Straße, 39418 Staßfurt</b>	 Uhlig & Wehling	<b>Uhlig &amp; Wehling GmbH Ingenieurgesellschaft</b>
--	---	---

### Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Einzelhandelseinrichtungen

Ergebnis Programm <i>Ver_Bau</i>	Netto	-
Verkaufsfläche [m <sup>2</sup> ]	1049	
Bruttogeschossfläche [m <sup>2</sup> ]	-	

Beschäftigtenverkehr	Netto	-
m <sup>2</sup> BGF je Beschäftigte	-	
Anzahl Beschäftigte	10	
Wegehäufigkeit	2	
Wege der Beschäftigten	20	
MIV-Anteil [%]	95	
Pkw-Besetzungsgrad	1	
Pkw-Fahrten/Werktag	23	

Kunden/Besucherverkehr	Netto	-
Kunden/Besucher je m <sup>2</sup> VKF	1,25	
Anzahl Kunden/Besucher	850	
Wegehäufigkeit	2	
Wege der Kunden/Besucher	1700	
MIV-Anteil [%]	90	
Pkw-Besetzungsgrad	1,4	
Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte	1093	
Verbundeffekt [%]	0%	
Konkurrenzeffekt [%]	10%	
Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten	984	

Gesamtverkehr	Netto	-
Kfz-Fahrten je Werktag mit Effekt	1060	-
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag	530	-
	∑ 1060	
Spitzenstundenanteil Quellverkehr [%]	11,8 (Kunden) 30 (Beschäftigte)	
Spitzenstundenwert Quellverkehr	<b>64</b>	
Spitzenstundenanteil Zielverkehr [%]	12,5 (Kunden) 0 (Beschäftigte)	
Spitzenstundenwert Zielverkehr	<b>65</b>	

16 Uhr - 17 Uhr

15 Uhr -16 Uhr

Die Spitzenstundenwerte der Quell- und Zielverkehre teilen sich richtungsbezogen entsprechend der Verkehrsverteilung auf die zwei Zuahrten an der Neundorfer Straße auf.

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

## **Verkehrsbelastung - Anbindung Netto-Markt**

### **Strombelastungsplan**

# Strombelastungsplan MSV

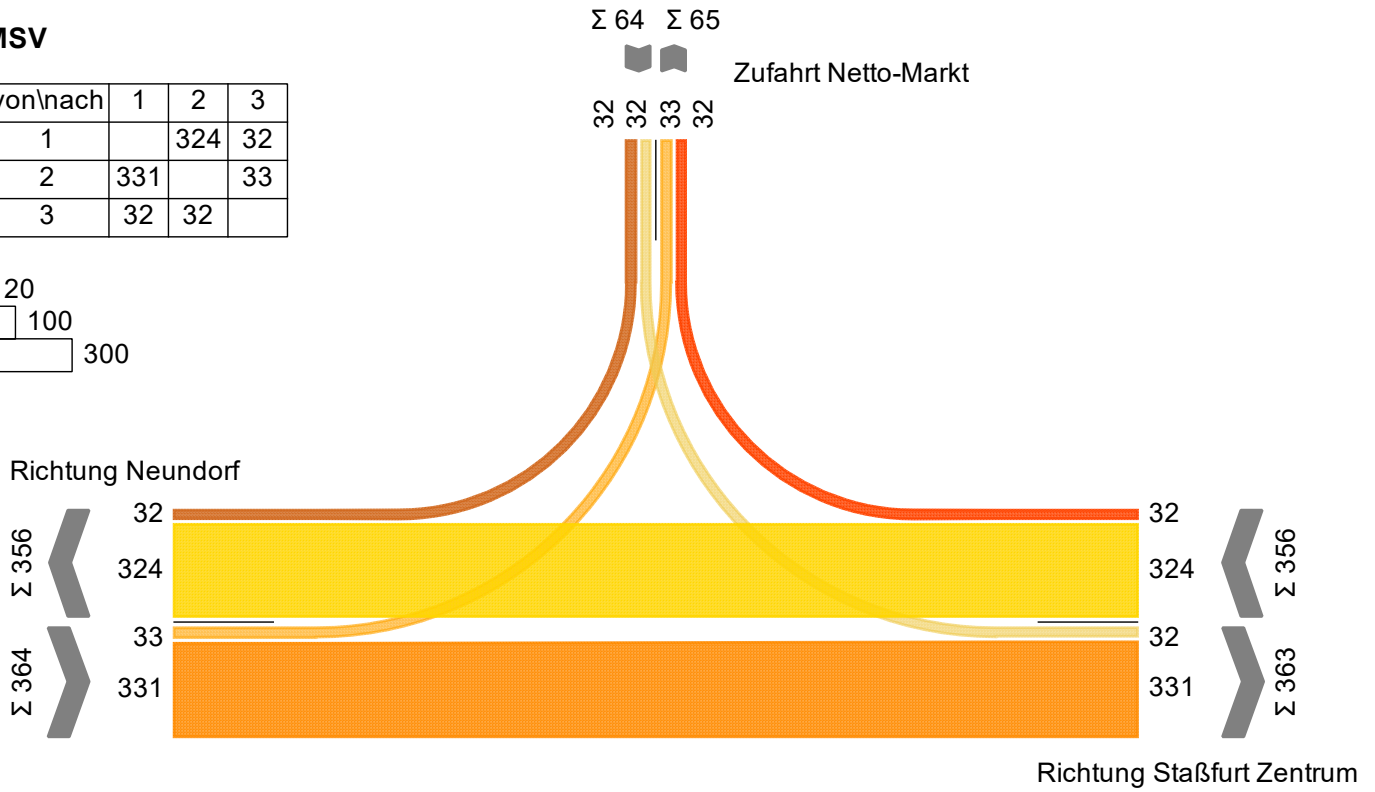
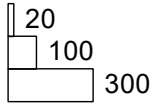


UHLIG & WEHLING GmbH  
Ingenieurgesellschaft

LISA

## MSV

von\nach	1	2	3
1		324	32
2	331		33
3	32	32	

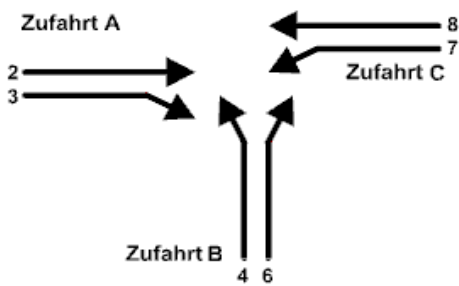


Projekt	Neubau Netto-Markt				
Knotenpunkt	Neundorfer Straße/ Anbindung Netto-Markt				
Auftragsnr.	1757	Variante	1	Datum	24.02.2026
Bearbeiter	Zimmermann	Abzeichnung		Blatt	3.

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

## **HBS-Bewertung - Anbindung Netto-Markt**

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 784 Fz/h

**Knotenpunkt:** A-C /B  
L 72 Neundorfer Str. Zufahrt Netto

**Verkehrsdaten:** Datum: Planung  
Uhrzeit:

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B:

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

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

### Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor $f_f$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,180	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,020	---
B	4 (3)	704	432	1,000	411	0,078	---
	6 (2)	340	792	1,000	792	0,040	---
C	7 (2)	356	857	1,000	857	0,038	0,953
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,184	---

### 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]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	Kapazitätsreserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	324	1,000	1800	1800	0,180	1476	0,0	<b>A</b>
	3	32	1,000	1600	1600	0,020	1568	0,0	<b>A</b>
B	4	32	1,000	411	411	0,078	379	9,5	<b>A</b>
	6	32	1,000	792	792	0,040	760	4,7	<b>A</b>
C	7	33	1,000	857	857	0,038	824	4,4	<b>A</b>
	8	331	1,000	1800	1800	0,184	1469	0,0	<b>A</b>
A	2+3	356	1,000	1780	1780	0,200	1424	0,0	<b>A</b>
B	4+6	64	1,000	541	541	0,118	477	7,5	<b>A</b>
C	7+8	364	1,000	1800	1800	0,202	1436	2,5	<b>A</b>
<b>erreichbare Qualitätsstufe <math>QSV_{FZ,ges}</math></b>									<b>A</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	2+3	356		1780	95	0,75	0
B	4+6	65	1	541	95	0,41	6
C	7+8	380	1	1800	95	0,80	6