

2025/0590

Beschlussvorlage

öffentlich



## **Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Vorhaben- und Erschließungsplan "Vollsortimentmarkt Rieffstraße" im Stadtteil Merzig der Kreisstadt Merzig; Beschluss als Satzung gem. § 10 Abs. 1 BauGB**

<i>Dienststelle:</i> 311 Stadtplanung und Umwelt	<i>Datum:</i> 15.09.2025
<i>Beteiligte Dienststellen:</i>	

<i>Beratungsfolge</i>	Ö / N
Ortsrat Merzig (Anhörung)	Ö
Bauausschuss (Vorberatung)	N
Stadtrat (Entscheidung)	Ö

### **Beschlussvorschlag**

1. Die im Rahmen des Planverfahrens vorgebrachten, in der beigefügten Anlage (Abwägungsvorschlag) aufgelisteten Anregungen und Hinweise aus der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB sowie der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB und der Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 Abs. 2 BauGB werden zur Kenntnis genommen und soweit abwägungsbeachtlich entsprechend dem in der Anlage ersichtlichen Abwägungsvorschlag beschlossen.
2. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Vorhaben- und Erschließungsplan „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“, bestehend aus Planzeichnung (Teil A), Textteil (Teil B) und Begründung, wird gebilligt und gemäß § 10 Abs. 1 BauGB in der jetzt vorliegenden Form als Satzung beschlossen.  
Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Nachbargemeinden, die sich zur Planung geäußert haben, wie auch die Bürgerinnen und Bürger, die Stellungnahmen abgegeben haben, sind von dem Ergebnis der Abwägung in Kenntnis zu setzen.  
Die Verwaltung wird beauftragt, den Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes gemäß § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt zu machen.

### **Sachverhalt**

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbargemeinden fand vom 10.07.2025 bis 11.08.2025 statt. Parallel hierzu fand auch die Beteiligung der Öffentlichkeit statt.

Zur vorgelegten Planung haben sich zum einen Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange geäußert.

Während der öffentlichen Auslegung gingen zum anderen aber auch zwei Stellungnahmen einer großen Supermarkt- bzw. einer SB-Warenhauskette ein.  
Stellungnahmen seitens der Bürgerinnen und Bürger gingen nicht ein.  
Die während dieser Zeit vorgebrachten Stellungnahmen sind in dem als Anlage beigefügten Abwägungsvorschlag aufgelistet.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Da es sich hier um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, wird parallel ein Durchführungsvertrag abgeschlossen. In diesem wird verbindlich geregelt, dass die Vorhaben-trägerin die Kosten für das Verfahren zu tragen hat. Somit entstehen hier auch keine weiteren Kosten für die Kreisstadt Merzig.

#### **Auswirkungen auf das Klima:**

Nähere Aussagen hierzu erfolgen in der Begründung zum Bebauungsplan.

#### **Anlage/n**

- 1 Abwägungsvorschlag (öffentlich)
- 2 B-Plan (öffentlich)
- 3 Begründung (öffentlich)
- 4 Auswirkungsanalyse (öffentlich)
- 5 Verkehrsgutachten (öffentlich)

Bauleitplanung



Städtebau | Architektur  
Freiraumplanung



Umweltplanung  
Landschaftsplanung



Dienstleistung  
CAD | GIS



## Kreisstadt Merzig

### Bebauungsplan „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“

#### Beschlussvorlage zur Abwägung

zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und zur parallelen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB sowie Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 Abs. 2 BauGB

Bearbeitet im Auftrag der

**Kreisstadt Merzig**

Stand: **17.10.2025**



<p><b>ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG GEM. § 3 ABS. 2 BAUGB</b></p> <p>Die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB fand in der Zeit vom 10.07.2025 bis einschließlich 11.08.2025 statt. In diesem Zeitraum wurde seitens der Öffentlichkeit keine Stellungnahme abgegeben.</p>	
<p><b>A BÜRGER A</b></p> <p><u>Schreiben vom 10.07.2025</u></p> <p><i>„in vorbenannter Angelegenheit vertreten wir die Interessen der REWE Markt GmbH, Im Unteren Wald, 69168 Wiesloch. Auf uns lautende Vollmacht liegt bei.</i></p> <p><i>Unsere Mandantin hat uns beauftragt, in ihrem Namen gegen die Rechtswidrigkeit des vorliegenden Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Vollsortiment Rieffstraße“ vorzugehen und im Rahmen der öffentlichen Auslegung folgende Einwendungen zu erheben:</i></p> <p><i>Die angegriffene Planung sieht nach eigenen Angaben folgendes vor:</i></p> <p><i>„Das Vorhaben sieht im Sondergebiet SO1 des Plangebiets im Versorgungsbereich Lebensmittel-Nahversorgung an der Rieffstraße die Ansiedlung eines Lebensmittel- Vollsortiment-Marktes mit 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche im Sondergebiet SO 1 vor (Markt 1 im Lageplan unten, Abbildung 6). Als Betreiber des Lebensmittelmarktes ist Edeka vorgesehen. Die geplanten Märkte dienen der Versorgung der Bevölkerung der Stadt Merzig mit Waren des täglichen und periodischen Bedarfs. Geplant sind nun ein Edeka-Lebensmittel- Vollsortimentmarkt mit 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche sowie ein Getränke- Fachmarkt oder ein Drogeriemarkt mit 750 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Mit zusammen rund 3.250 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ist das Einzelhandelsvorhaben auf dem Bahngelände Rieffstraße großflächig im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO.“</i></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt Merzig</u></p> <p>Die Einwendungen der REWE Markt GmbH werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen im Wesentlichen die Frage, ob durch das Vorhaben „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ eine bedarfsgerechte, raumordnerisch zulässige und städtebaulich verträgliche Entwicklung des großflächigen Einzelhandels in Merzig gewährleistet ist. Die Stellungnahme rügt insbesondere eine fehlerhafte Bedarfsbeurteilung, eine unzureichende Berücksichtigung der parallelen Planung „Vordere Rieffstraße“ (Kaufland), Verstöße gegen die Ziele des Landesentwicklungsplans (LEP), eine nicht hinreichende Prüfung nach § 11 Abs. 3 BauNVO sowie eine vermeintlich mangelnde Integration des Standortes Rieffstraße.</p> <p>Diese Punkte wurden im Verfahren eingehend geprüft. Grundlage der Bewertung sind das fortgeschriebene Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Kreisstadt Merzig (Fassung 2024), die überarbeitete Wirkungsanalyse des Büros isoplan vom 07.10.2025, sowie die im Nachgang abgestimmte Festlegung der maximal zulässigen Verkaufsflächen mit der Landesplanungsbehörde.</p> <p>Zunächst ist festzuhalten, dass mit der Landesplanungsbehörde zwischenzeitlich eine abschließende Abstimmung erfolgt ist. Die Planung „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ (Edeka, 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) und das parallele Verfahren „Vordere Rieffstraße“ (Kaufland, 5.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche zuzüglich 680 m<sup>2</sup> Mallfläche) wurden</p>

<p><i>Unsere Mandantin ist Betreiberin folgender Verbrauchermärkte im Umfeld der streitgegenständlichen Planung:</i></p> <p><i>REWE Markt, Bahnhofstraße 9, 66663 Merzig eröffnet Mai 2012, Verkaufsfläche 1.680,00 m<sup>2</sup></i></p> <p><i>REWE Markt, Provinzialstraße 1, 66663 Merzig eröffnet Juli 2013, Verkaufsfläche 1.350,00 m<sup>2</sup> (eine beabsichtigte Erweiterung um ca. 350,00 m<sup>2</sup> wurde von der Landesplanung abgelehnt)</i></p> <p><i>Ferner ist unsere Mandantin Vermieterin des Verbrauchermarktes:</i></p> <p><i>WASGAU Frischemarkt, Särkover Straße 62b, 66663 Merzig eröffnet August 2020, Verkaufsfläche 1.350,00 m<sup>2</sup></i></p> <p><i>Die benannten Verbrauchermärkte sind wie die geplante Ansiedlung eines Edeka-Marktes sogenannte Lebensmittel-Vollsortiment-Märkte. Sie dienen der Versorgung der Bevölkerung der Stadt Merzig mit Waren des täglichen und periodischen Bedarfs, insbesondere auch der Lebensmittel-Nahversorgung. Diese Märkte decken den Lebensmittel-Nahversorgungsbereich bereits ausreichend ab, so dass für eine weitere Ansiedlung eines Lebensmittel-Vollsortiment-Marktes kein nachgewiesener Bedarf besteht.</i></p> <p><i>Das Produktangebot der von unserer Mandantin betriebenen Märkte überschneidet sich zu 100 % mit dem Produktangebot des geplanten Lebensmittel-Vollsortiment-Marktes mit einer Verkaufsfläche von 2.500,00 m<sup>2</sup>. Es besteht daher ein unmittelbares Wettbewerbsverhältnis zu dem in der Planung befindlichen Marktes. Unsere Mandantin steht (zumindest) ein subjektives Recht auf eine gerechte Abwägung der widerstreitenden Belange gem. § 1 Abs. 7 BauGB zu, dessen Verletzung nach den bisherigen Planungsinhalten geltend gemacht wird.</i></p> <p><i>„Nach § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und unterei-</i></p>	<p>kumulativ betrachtet. Beide Vorhaben zusammen ergeben eine Gesamtverkaufsfläche von 8.680 m<sup>2</sup>, was gegenüber der vormals bestehenden Kaufland-Verkaufsfläche von 8.446 m<sup>2</sup> lediglich eine geringfügige Erhöhung um 234 m<sup>2</sup> bzw. 2,77 % darstellt. Diese Abweichung wurde von der Landesplanung ausdrücklich als raumordnerisch vertretbar eingestuft. Eine Raumverträglichkeitsprüfung ist daher nicht erforderlich.</p> <p>Zur Sicherung dieser abgestimmten Obergrenze werden die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans überarbeitet. Zulässig ist ausschließlich ein Lebensmittel-Vollsortimenter mit einer maximalen Verkaufsfläche von 2.500 m<sup>2</sup>. Die früher gedachten ergänzenden Einzelhandelsbetriebe mit jeweils 750 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (Drogeriemarkt, Getränkemarkt oder sonstiger nicht zentrenrelevanter Markt) entfallen vollständig. Für die zweite Teilfläche ist lediglich eine nicht verkaufsflächenrelevante Nutzung, etwa im Bereich Dienstleistung, Handwerk oder eine Waschstraße, zulässig.</p> <p>Damit ist gewährleistet, dass die abgestimmte Gesamtverkaufsfläche verbindlich eingehalten und das Plangebiet auf seine Kernfunktion als Standort eines einzelnen Vollsortimenters begrenzt wird.</p> <p>Damit wurde auch alle erforderlichen Aspekte der Abwägung fach- und sachgerecht ermittelt.</p>
--	--

*nander gerecht abzuwägen. Das Abwägungsgebot umfasst als Verfahrensnorm das Gebot zur Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials (§ 2 Abs. 3 BauGB) und stellt inhaltlich Anforderungen an den Abwägungsvorgang und an das Abwägungsergebnis. Zu ermitteln und zu bewerten sowie gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind alle Belange, die in der konkreten Planungssituation nach Lage der Dinge in die Abwägungsentscheidung eingestellt werden müssen. Das Abwägungsgebot ist verletzt, wenn eine sachgerechte Abwägung überhaupt nicht stattfindet, wenn in die Abwägung Belange nicht eingestellt werden, die nach Lage der Dinge hätten eingestellt werden müssen, wenn die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt oder wenn der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht."*  
(Oberverwaltungsgericht des Saarlandes, Urteil vom 21.11.2024, 2 C 130/23, juris)

*Die angegriffene Planung hat sich ferner an dem Zweck § 11 Abs. 3 Ziffer 2 BauNVO und den in dieser Vorschrift aufgestellten Erfordernisse messen lassen.*

*„Der Zweck des § 11 Abs. 3 BauNVO besteht darin, die aufgeführten Nutzungsarten (Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe) im Sinne einer guten Stadt- und Raumplanung in zentrale Versorgungsbereiche der Gemeinden zu lenken oder auf städtebaulich geeignete und vom Planungsträger ausgewählte Standorte zu verweisen, die eine Beeinträchtigung der verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung und zentraler Versorgungsbereiche nicht befürchten lassen (vgl. Stock, in: König/Roeser/Stock, BauNVO, 5. Aufl. 2022, § 11 Rn. 31a). Die Regelung soll den Einzelhandel an den Standorten sichern, die in das städtebauliche Ordnungssystem funktionsgerecht eingebunden sind, und verhindern, dass durch die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben an peripheren Standorten die wirtschaftliche Existenz derjenigen Betriebe bedroht oder gar vernichtet wird, die eine verbrauchernahe Versorgung gewährleisten"*

<p><i>(BVerwG, Urteil vom 24.04.2024, 4 C 1/23, juris) (Anm.: Unterstreichung durch Unterzeichner)</i></p> <p><i>Demnach ist bei der Planungsabwägung zu berücksichtigen, dass die verbindliche Ziele und leitenden Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung zu beachten sind und dass bei der Planung großflächiger Einzelhandelsbetriebe von über 1.200 m<sup>2</sup> Geschossfläche die Regelvermutung des § 11 Abs. 3 Satz 2 BauNVO ausgeschlossen werden muss, wonach durch das Vorhaben schädliche Auswirkungen auf die infrastrukturelle Ausstattung, auf den Verkehr, auf die Versorgung der Bevölkerung im Einzugsbereich des geplanten Betriebes, auf die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche in der Gemeinde oder in anderen Gemeinden, auf das Orts- und Landschaftsbild und auf den Naturhaushalt eintreten werden. Die Vorgaben sind in den Abwägungsprozess einzustellen und rechtsfehlerfrei abzuwägen. Maßgebliche Bezugswerte sind richtig zu ermitteln.</i></p> <p><i>Ferner sind in den Abwägungsprozess auch weitere bereits hinreichend konkretisierte Stadtplanungen miteinzustellen, soweit diese ebenso gleichen Stadtplanungszielen, wie hier der Versorgung der Bevölkerung, dienen. In diesem Zusammenhang kommt daher der Parallelplanung des Bebauungsplans „Vordere Rieffstraße“ gem. der Bekanntmachung der Stadt Merzig vom 09.07.2025 (Neues aus Merzig, Ausgabe 28 / 2025, Seite 5) mit der geplanten „Rückkehr von Kaufland“ mit einer Verkaufsfläche von bis 7.500 m<sup>2</sup> (für Nahrungs- und Genussmittel bis maximal 3.500 m<sup>2</sup>) eine mitentscheidende Bedeutung zu.</i></p> <p><i>Diese Parallelplanung findet in der Auswirkungenanalyse „Ansiedlung von zwei Nahversorgungsmärkten in der Rieffstraße in Merzig“ der Isoplan Marktforschung Dr. Schreiber &amp; Kollegen GbR vom 21.01.2025, Teil der öffentlichen Auslegung, überhaupt keine Berücksichtigung.</i></p>	<p>Die in der Einwendung behauptete Fehlbeurteilung des Bedarfs, die unzutreffende Datengrundlage und die unzureichende Berücksichtigung der Parallelplanung beziehen sich auf den älteren Gutachtenstand vom Januar 2025. Diese Punkte wurden in der neuen Untersuchung vom Oktober 2025 umfassend überarbeitet. Die Untersuchung berücksichtigt die Wiedereröffnung des Kaufland-Marktes, die Erweiterungen der Discounterstandorte in der Rieffstraße (Lidl, Aldi) sowie die aktuelle Bevölkerungs- und Kaufkraftentwicklung.</p>
--	--

<p><i>Auch ist das in dieser Auswirkungsanalyse benannte Zahlungsmaterial falsch, wozu wir auf den beiliegenden Verträglichkeitskurzcheck der Dr. Landemann &amp; Partner Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH vom 04.08.2025 vollinhaltlich verweisen. Aufgrund der inhaltlichen und handwerklichen Fehler ist die Auswirkungsanalyse weder sachlich noch fachlich belastbar.</i></p> <p><i>Demgemäß wendet unsere Mandantin die vorliegenden Planungen konkret ein</i></p> <p><i>1. die Verletzung folgender der Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplans, Teilabschnitt „Siedlung“, insbesondere der unterstrichenen Vorgaben, wie folgt:</i></p> <p><i>Grundsatz 41 (Sicherstellung einer bedarfsgerechten, verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung)</i></p> <p><i>„Zur <u>bedarfsgerechten, verbrauchernahen Versorgung</u> der Bevölkerung soll in allen Landesteilen ein auf den jeweiligen Versorgungsauftrag des Ober-, Mittel- oder Grundzentrums ausgerichtetes Spektrum von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen unterschiedlicher Größe und Angebotsformen sichergestellt werden.“</i> (Unterstreichung durch Unterzeichner)</p> <p><i>Ziel 43 (Einzelhandelsagglomerationen)</i></p> <p><i>„Geschoss - und Verkaufsflächen mehrerer <u>Einzelhandelseinheiten, die im räumlich-funktionalen Verbund zueinanderstehen, sind zusammenzuzählen</u>“. (Unterstreichung durch Unterzeichner)“</i></p>	<p>Die Ergebnisse zeigen ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage.</p> <p>Die vorgelegten Kurzgutachten der Dr. Lademann &amp; Partner GmbH wurden geprüft, führen jedoch zu keinem anderen Ergebnis. Sie beziehen sich auf den früheren Gutachtenstand und berücksichtigen die nun abgestimmte Gesamtverkaufsfläche sowie die raumordnerische Festlegung der Obergrenze nicht. Das aktuelle Fachgutachten der isoplan Marktforschung stellt eine nachvollziehbare, methodisch korrekte und landesplanerisch abgestimmte Grundlage dar.</p> <p>Hinsichtlich der behaupteten Verstöße gegen die Ziele des LEP (Z 41 bis Z 46) ergibt die Abwägung folgendes Bild:</p> <p>Nach Ziel 41 (bedarfsgerechte, verbrauchernahe Versorgung) soll in Mittelzentren wie Merzig eine ausgewogene Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs sichergestellt werden. Das fortgeschriebene Einzelhandelskonzept 2024 weist für Merzig in Teilbereichen Nachholbedarf in der wohnortnahen Lebensmittelversorgung aus. Die Wiedereröffnung des Kaufland-Marktes und die ergänzende Ansiedlung des Edeka-Marktes schließen diese Lücken, stabilisieren die Versorgung und sichern die mittelzentrale Versorgungsfunktion der Stadt. Ein Überangebot oder eine Verdrängung anderer Anbieter wird weder von der Landesplanung noch von der Gutachterstelle festgestellt.</p> <p>Nach Ziel 43 (Agglomerationsbildung) sind zusammenhängende großflächige Einzelhandelsnutzungen kumulativ zu betrachten. Dies ist hier geschehen. Die Gesamtsumme der Verkaufsflächen beträgt 8.680 m<sup>2</sup> und wurde planungsrechtlich fixiert. Damit ist ausgeschlossen, dass sich der</p>
--	---

<p><i>Ziel 44 (Kongruenzgebot)</i></p> <p><i>„Großflächige Einzelhandelseinrichtungen müssen sich bezüglich Größenordnung und Warensortiment <u>funktional in die vorgegebene zentralörtliche Versorgungsstruktur einfügen. Der Einzugsbereich der entsprechenden Einzelhandelseinrichtung darf den Verpflichtungsbereich des betreffenden zentralen Ortes nicht wesentlich überschreiten. Dies ist vom Planungsträger entsprechend nachzuweisen.</u>“</i> (Unterstreichung durch Unterzeichner)</p> <p><i>Ziel 45 (Beeinträchtigungsverbot)</i></p> <p><i>„Neuansiedlungen, Erweiterungen bzw. Nutzungsänderungen großflächiger Einzelhandelseinrichtungen dürfen das Zentrale-Orte-Gefüge des Landes sowie die <u>Funktionsfähigkeit des jeweiligen zentralen, innerörtlichen Versorgungsbereiches des zentralen Ortes (Standortgemeinde) sowie der benachbarten zentralen Orte (Nachbargemeinden) nicht beeinträchtigen.</u> Dies gilt insbesondere für solche Standortgemeinden, in denen der Erfolg von städtebaulichen Maßnahmen zur <u>funktionalen Stärkung oder Stabilisierung von Stadt und Ortskernen</u> infrage gestellt wird, z.B. bei städtebaulichen Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen, Stadt- und Dorferneuerungsmaßnahmen.“</i> (Unterstreichung durch Unterzeichner)</p> <p><i>Ziel 46 (städtebauliches Integrationsgebot)</i></p> <p><i>„Großflächige Einzelhandelseinrichtungen sind im <u>engen räumlich - funktionalen Zusammenhang mit dem zentralen - innerörtlichen Versorgungsbereich</u> (integrierter Standort) des jeweiligen zentralen Ortes innerhalb des Siedlungszusammenhangs zu errichten. In Oberzentrum sowie in Mittelzentren sind großflächige Einzelhandelseinrichtungen auch in Nebenzentren zulässig, sofern sie bezüglich Größenordnung, Warensortiment und Einzugsbereich dem Versorgungsbereich des</i></p>	<p>Standort Rieffstraße über den abgestimmten Umfang hinaus zu einer unkontrollierten Einzelhandelsagglomeration entwickelt.</p> <p>Im Sinne des Ziels 44 (Kongruenzgebot) fügen sich die beiden Märkte hinsichtlich Größe, Sortimentsstruktur und Einzugsbereich in die zentralörtliche Hierarchie ein. Der Einzugsbereich des Standorts Rieffstraße überschreitet den Verpflichtungsbereich des Mittelzentrums Merzig nicht. Der großflächige Einzelhandel dient weiterhin der Versorgung des Mittelzentrums und seines Nahbereichs, nicht aber der überörtlichen Versorgung.</p> <p>Das Ziel 45 (Beeinträchtigungsverbot) wird eingehalten. Die überarbeitete Auswirkungenanalyse vom 07.10.2025 weist Umsatzumverteilungen auf den zentralen Versorgungsbereich (ZVB) von deutlich unter 10 % aus. Schädliche Auswirkungen auf die Innenstadt oder benachbarte Zentren sind damit ausgeschlossen. Die vorhandene Einzelhandelsstruktur wird nicht gefährdet, sondern durch die Stärkung der Kaufkraftbindung in Merzig stabilisiert.</p> <p>Auch das Ziel 46 (Integrationsgebot) ist erfüllt. Nach dem LEP sind in Mittelzentren großflächige Einzelhandelsbetriebe auch in Nebenzentren zulässig, sofern sie in Größe, Sortiment und Einzugsbereich angemessen sind und in einem funktionalen Zusammenhang mit der Siedlungsstruktur stehen. Der Standort Rieffstraße ist Teil des durchgehenden Siedlungszusammenhangs südlich der Kernstadt. Er wird als autokundenorientiertes Nebenzentrum genutzt und ist durch die Lage im unmittelbaren Anschluss an die Innenstadt sowie durch die vorhandene Verkehrsanbindung</p>
---	--

*Nebenzentrums angemessen sind und an einem städtebaulich integrierten Standort errichtet werden."*

*(Unterstreichung durch Unterzeichner)*

2. *sowie eine unzureichend erfolgte Überprüfung zum positiven Nachweis des Ausschlusses der Regelvermutung des § 11 Abs. 3 Satz 3 und Satz 4 BauNVO, wozu wir hierzu ergänzend auf die alleinige Darlegungs- und Beweislast der planenden Gemeinde verweisen.*

*Hierzu hat das BVerwG folgende Prüfungsgrundsätze festgehalten:*

*„Da der Typus des der wohnungsnahen Versorgung dienenden Einzelhandelsbetriebs häufig nicht mehr allein anhand der Großflächigkeit bestimmt werden kann, kommt dem Gesichtspunkt der Auswirkungen in § 11 Abs. 3 BauNVO erhöhte Bedeutung zu. Danach ist für die städtebaurechtliche Einordnung großflächiger Einzelhandelsbetriebe entscheidend, ob sie sich nach Art, Lage oder Umfang auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht nur unwesentlich auswirken können. Die Auswirkungen umschreibt die Verordnung näher als schädliche Umwelteinwirkungen sowie Auswirkungen auf die infrastrukturelle Ausstattung, auf den Verkehr, auf die Versorgung der Bevölkerung im Einzugsbereich der Betriebe, auf die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche in der Gemeinde oder in anderen Gemeinden, auf das Orts- und Landschaftsbild und auf den Naturhaushalt. Nur wenn derartige Auswirkungen zu bejahen sind, ist ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb in ein Kern- oder ein Sondergebiet zu verweisen. Nach § 11 Abs. 3 Satz 3 BauNVO sind derartige Auswirkungen in der Regel anzunehmen, wenn die Geschossfläche 1.200 qm überschreitet. Die Regel gilt nach Satz 4 der Vorschrift allerdings nicht, wenn*

und fußläufige Erreichbarkeit städtebaulich integriert. Die Argumentation der Einwendung, wonach der Standort nicht „integriert“ sei, greift nicht. Der Begriff des integrierten Standorts im Sinne des LEP bezieht sich auf den funktionalen und verkehrlichen Zusammenhang mit der Kernstadt, nicht auf eine überwiegend fußläufige Erreichbarkeit, wie sie in der von der Einwendung zitierten niedersächsischen Rechtsprechung gefordert wird. Diese ist landesrechtlich nicht einschlägig.

Zur Regelvermutung des § 11 Abs. 3 Satz 3 BauNVO ist festzustellen, dass die aktualisierte Auswirkungsanalyse die Vermutung schädlicher Auswirkungen ausdrücklich widerlegt. In sämtlichen relevanten Teilmärkten und Versorgungsbereichen liegen die prognostizierten Umsatzumverteilungen deutlich unterhalb der in der raumordnerischen Praxis als kritisch angesehenen 10 %-Schwelle. Damit sind die Voraussetzungen für die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens in einem Sondergebiet nach § 11 Abs. 3 BauNVO erfüllt.

Wie bereits an anderer Stelle dargelegt, beruhen die in der Einwendung erhobenen Einwände zur vermeintlich unzutreffenden Bedarfsermittlung, zur Datengrundlage der Auswirkungsanalyse sowie zur fehlenden Berücksichtigung der Parallelplanung „Vordere Rieffstraße“ auf dem früheren Gutachtenstand vom Januar 2025. Diese Aspekte wurden im Zuge der überarbeiteten Untersuchung des Büros isoplan vom Oktober 2025 vollständig überprüft und fortgeschrieben. Die aktualisierte Analyse bezieht nunmehr die Wiedereröffnung des Kaufland-Marktes, die bereits erfolgten Erweiterungen der Discounterstandorte in der Rieffstraße (Lidl, Aldi) sowie die gegenwärtige demografische und kaufkraftbezogene Entwicklung ein. Auf dieser Grundlage wird ein insgesamt ausgewogenes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage festgestellt, so dass die vorgebrachten methodischen Bedenken entkräftet sind.

<p><i>Anhaltspunkte dafür bestehen, dass Auswirkungen bereits bei weniger als 1.200 qm Geschossfläche vorliegen oder bei mehr als 1.200 qm Geschossfläche nicht vorliegen. Unterhalb des genannten Werts ist die Genehmigungsbehörde darlegungspflichtig dafür, dass mit derartigen Auswirkungen zu rechnen ist, während bei Betrieben oberhalb dieser Größe der Bauantragsteller die Darlegungslast für das Fehlen solcher Auswirkungen trägt."</i> (BVerwG, Urteil vom 24.11.2005, 4 C 10/04, Rn. 24,juris)</p> <p><i>Die vorliegende Planung verstößt vehement gegen diese Vorgaben der Landesplanung und gegen § 11 Abs. 3 Satz 3 und 4 BauNVO, da im Rahmen der erkennbar oberflächlichen und plakativen Prüfungen, insbesondere in der Auswirkungsanalyse „Ansiedlung von zwei Nahversorgungsmärkten in der Rieffstraße in Merzig" der Isoplan Marktforschung, folgende Punkte nur unzureichend überprüft bzw. gänzlich unbeachtet blieben:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. Der Grad der bedarfsgerechten, verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung der Stadt Merzig wurde nicht richtig ermittelt. Die im Zentralen Versorgungsbe- reich Innenstadt Merzig vorhandenen Ein- kaufsmöglichkeiten decken den inner- städtischen Bedarf zur Versorgung mit Waren des täglichen und periodischen Be- darfs bereits ausreichend ab.</i></li> </ol>	<p>Wie bereits oben beschrieben: Die Be- hauptung, die Bedarfsanalyse sei fehler- haft oder unzureichend, trifft nicht zu. Grundlage der Planung sind das fortge- schriebene Einzelhandels- und Zentren- konzept 2024 sowie die überarbeitete Auswirkungsanalyse des Büros isoplan vom 07.10.2025, die den aktuellen Stand der Einzelhandelsstruktur, die demografi- sche Entwicklung und die Kaufkraftver- hältnisse berücksichtigt.</p> <p>Wie im Einzelhandelskonzept 2024 darge- legt, besteht in Merzig ein gewisser Nach- holbedarf in der wohnortnahen Lebens- mittelversorgung, insbesondere nach der Schließung der früheren Kaufland-Filiale. Ziel der Stadt ist es, diese Versorgungslü- cke zu schließen und die mittelzentrale Versorgungsfunktion Merzigs zu sichern. Die geplante Wiedereröffnung des Kauf- land-Marktes in der „Vorderen Rieff- straße“ und die ergänzende Ansiedlung ei- nes Edeka-Vollsortimenters tragen zu ei- ner Stabilisierung der Nahversorgung bei, ohne die Innenstadt in ihrer Versorgungs- funktion zu beeinträchtigen.</p>
---	---

<p>2. <i>Durch die Neuansiedlung des geplanten Verbrauchermarktes in der Rieffstraße entsteht eine Magnetwirkung zu Lasten des Zentralen Versorgungsbereichs der Innenstadt Merzig und auch zu Lasten der Nachbargemeinden mit hiermit Zunahme des PKW-Verkehrs. Die Rieffstraße ist über die Autobahn A8 ohne die Notwendigkeit einer Durchquerung des Ortskernes für Verbraucher der Stadt Merzig und auch für Verbraucher der Nachbargemeinden mit dem PKW einfach und bequem zu erreichen. Dies hat zur Folge, dass Verbraucher der Stadt Merzig den Innenstadtbereich zukünftig vermeiden werden. Auch Verbraucher der angrenzenden Gemeinden werden durch die einfache PKW-Erreichung der Rieffstraße vor Ort befindliche Einkaufsmöglichkeiten zunehmend vermeiden und stattdessen die Rieffstraße aufsuchen.</i></p> <p><i>Durch diese Magnetwirkung werden die im Zentralen Versorgungsbereich der Stadt Merzig bereits vorhandenen Einzelhandelsgeschäfte mit produktüberschnei-</i></p>	<p>Wie bereits an anderer Stelle dargelegt, beziehen sich die in der Einwendung angeführten Kritikpunkte zur Bedarfsermittlung und Datengrundlage auf den früheren Gutachtenstand vom Januar 2025. Diese wurden in der aktualisierten Untersuchung vom Oktober 2025 vollständig überarbeitet. Das neue Gutachten berücksichtigt die Wiedereröffnung des Kaufland-Marktes, die bereits erfolgten Erweiterungen der Discounter (Lidl, Aldi) sowie die aktuelle Bevölkerungs- und Kaufkraftentwicklung. Auf dieser Grundlage kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass zwischen Angebot und Nachfrage ein ausgeglichenes Verhältnis besteht und keine Überversorgung zu erwarten ist.</p> <p>Die Landesplanungsbehörde hat die abgestimmten Verkaufsflächen (8.680 m<sup>2</sup> insgesamt) ausdrücklich mitgetragen und die Planung als raumordnerisch vertretbar eingestuft. Somit ist der Nachweis einer bedarfsgerechten und raumordnerisch zulässigen Versorgung erbracht.</p> <p>Auch die befürchtete „Magnetwirkung“ mit einer Verlagerung von Kundenströmen aus der Innenstadt wird durch die vorliegenden Untersuchungen nicht bestätigt. Die Innenstadt von Merzig verfügt weiterhin über eine stabile, auf innenstadtrelevante Sortimente ausgerichtete Struktur. Die Märkte in der Rieffstraße übernehmen eine ergänzende, nicht konkurrierende Funktion, die überwiegend auf den großflächigen Lebensmitteleinzelhandel beschränkt ist. Diese funktionale Arbeitsteilung ist Bestandteil des Einzelhandelskonzepts 2024 und entspricht der raumordnerischen Zielsetzung einer klaren Trennung zwischen innenstadtrelevanten und autoorientierten Ergänzungsstandorten.</p>
--	---

<p><i>dendem Sortiment nachhaltige Umsatzrückgänge erfahren, so dass mit zukünftigen Schließungen und einer hiermit einhergehenden Unterversorgung im Zentralen Versorgungsbereich zu rechnen ist. Auch wird eine nachhaltige Abwanderung von Verbraucher der Nachbargemeinden in dem Umkreis einer PKW-Erreichbarkeit von 15 bis 20 Minuten, insbesondere der an der Autobahn gelegenen Gemeinden, eintreten. Hierdurch tritt zudem eine Gefährdung der Einkaufstrukturen dieser Nachbargemeinden ein.</i></p> <p>3. <i>Durch die unter Ziffer 2 dargestellte Magnetwirkung wird eine unerwünschte Zunahme des motorisierten KFZ-Verkehrs unmittelbar vor den Toren der Stadt Merzig eintreten.</i></p> <p>4. <i>Diese Magnetwirkung wird durch die ebenso beabsichtigte Wiederöffnung von Kaufland mit einer Verkaufsfläche von maximal 7.500 m<sup>2</sup> verstärkt (vgl. laufendes Aufstellungsverfahren B-Plan „Vordere Rieffstraße“). Das B-Planverfahren "Vollsortimentmarkt Rieffstraße, Merzig" und das B-Planverfahren „Vordere Rieffstraße" betreffen benachbarte Ansiedlungen von Verbrauchermärkten, insbesondere von Lebensmittelvollsortimenter, hier mit einer zulässigen Gesamtfläche von 6.000 m<sup>2</sup>. Diese Ansiedlungsgröße kann nach § 11 Abs. 3 BauNVO keine Rechtfertigung mehr erlangen.</i></p> <p>5. <i>Im Rahmen möglicher Agglomerationen sind nicht nur mögliche Ansiedlungen im jeweiligen Planungsgebiet, sondern auch Ansiedlungen in benachbarten Planungsgebieten zu berücksichtigen, soweit, wie vorliegend für das gesamte Gebiet Rieffstraße gegeben ein „räumlich und funktionaler Zusammenhang" besteht</i></p>	<p>Hinsichtlich der geltend gemachten Zunahme des motorisierten Verkehrs ist festzuhalten, dass die verkehrliche Leistungsfähigkeit im Rahmen des gesonderten Verkehrsgutachtens überprüft wird. Die Anbindung an die Rieffstraße und die überörtlichen Verkehrsachsen ist leistungsfähig, Eingriffe in die Innenstadt sind nicht erforderlich. Im Rahmen der weiteren Planumsetzung werden etwaige Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrsführung oder zur Verbesserung der Rad- und Fußwegeanbindung geprüft und bei Bedarf umgesetzt.</p> <p>Siehe hierzu die Ausführungen oben.</p> <p>Siehe oben</p>
--	--

<p>(BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, BauR 1990, 573; Urteil vom 04.05.1988, BVerwGE 79, 309)</p> <p>6. <i>Die Magnetwirkung der Rieffstraße wird dazu führen, dass das Planungsgebiet Rieffstraße keine Ergänzung des Zentralen Versorgungsbereiches der Stadt Merzig darstellen, sondern vielmehr in eine Gebietsentwicklungskonkurrenz zu Lasten der bereits gewachsenen innerstädtischen Strukturen eintreten wird.</i></p> <p>7. <i>Die Kaufkraft der Anwohner im Einzugsbereich der geplanten Ansiedlung kann nicht gesteigert werden, sondern ist von den Einkommensverhältnissen, insbesondere im Saarland, gleichbleibend und begrenzt. Die geplante Ansiedlung wird daher nicht von einer Steigerung der Kaufkraft getragen, sondern führt lediglich zu einer nicht vertretbaren Umsatzneuverteilung zu Lasten des Zentralen Versorgungsbereichs der Stadt Merzig und der Nachbargemeinden.</i></p> <p>8. <i>Das Planungsgebiet Rieffstraße befindet sich nicht an einem integrierten Standort, welcher auch für die Entwicklung von Nebenzentren erforderlich ist.</i></p> <p><i>Nach der Rechtsprechung beinhaltet „das Integrationsgebot die Aufgabe, eine Zer-</i></p>	<p>Siehe oben</p> <p>Die Kaufkraftentwicklung im Stadtgebiet Merzig und in der Region wurde im Rahmen der überarbeiteten Auswirkungsanalyse (isoplan, Stand 07.10.2025) sowie im Einzelhandels- und Zentrenkonzept 2024 berücksichtigt. Richtig ist, dass die absolute Kaufkraft der Bevölkerung im Saarland in den kommenden Jahren voraussichtlich weitgehend stabil bleiben wird. Entscheidend ist jedoch, dass die geplanten Vorhaben keine Steigerung der Kaufkraft voraussetzen, sondern eine Bindung vorhandener Kaufkraft in Merzig zum Ziel haben.</p> <p>Durch die Wiedereröffnung des Kaufland-Marktes und die Ansiedlung des Edeka-Vollsortimenters wird die Kaufkraftabwanderung in benachbarte Zentren verringert, wodurch die Gesamtversorgungsfunktion des Mittelzentrums Merzig gestärkt wird. Die aktualisierte Auswirkungsanalyse weist, wie oben bereits beschrieben, aus, dass die durch die Projekte verursachten Umsatzumverteilungen deutlich unterhalb der raumordnerisch relevanten Schwelle von 10 % bleiben. Eine nicht vertretbare Beeinträchtigung des Zentralen Versorgungsbereichs der Innenstadt oder benachbarter Gemeinden liegt daher nicht vor.</p> <p>Auch der Einwand, der Standort Rieffstraße sei kein geeigneter oder integrierter Standort im Sinne der raumordnerischen Ziele, wird nicht geteilt. Das Plangebiet liegt innerhalb des bestehenden Siedlungsgefüges, grenzt unmittelbar an gewerblich geprägte Nutzungen an und ist</p>
---	--

<p><i>siedlung des Raums, <u>überflüssige Verkehrsbewegungen</u> und damit unnötige Immissionen sowie den Bau neuer Straßen zu verhindern und <u>sicherzustellen, dass der zentrale Versorgungsstandort Innenstadt sowie Nahversorgungsstandorte im Interesse der nichtmotorisierten Bevölkerung erhalten und gestärkt werden. Es ist mithin Teil eines Bestrebens, das auf Schutz der Umwelt, Schonung der Ressourcen, Verkehrsvermeidung, Bewahrung der Stadtzentren und Sicherung der verbrauchernahen Versorgung gerichtet ist.</u></i></p> <p><i>(OVG Lüneburg, Urteil vom 09.02.2023, 1 KN 63/20)</i></p> <p><i>(Anm.: Unterstreichungen durch Unterzeichner)</i></p> <p><i>Wesentlich für die Frage nach der Integration eines Standorts ist demnach die Beurteilung der fußläufigen Erreichbarkeit bzw. des fußläufigen Einzugsbereichs und die Vermeidung von überflüssigen motorisierten Verkehrsbewegungen. Wir verweisen hierzu beispielhaft auf die Entscheidung des OVG Lüneburg:</i></p> <p><i>„Nach dem in Plansatz Nr. 2.3 Abs. 05 Satz 1 LROP 2017 enthaltenen Integrationsgebot sind neue Einzelhandelsgroßprojekte, deren Kernsortimente innenstadtrelevant sind, nur innerhalb der städtebaulich integrierten Lagen zulässig. Ein Einzelhandelsgroßprojekt im Sinne von Plansatz Nr. 2.3 Abs. 02 Satz 1 und 2 LROP 2017 mit zentrenrelevantem Kernsortiment liegt mit der geplanten Ansiedlung eines großflächigen Lebensmittelvollsortimenters und eines ebenfalls großflächigen Lebensmitteldiscounters vor. Um einen Betrieb zur wohnortbezogenen Nahversorgung mit einem überwiegend fußläufigen Einzugsbereich, den das LROP 2017 als nicht raumbedeutsam und daher nicht als Einzelhandelsgroßprojekt einstuft (vgl. Erläuterungen zu Plansatz Nr. 2.3 Abs. 02 Satz 2 und 3 und Senatsbeschl. v. 28.9.2015-1 MN144/15-, BauR 2015, 1944 = BRS 83 Nr. 29 = juris Rn. 31jf.) handelt es sich dabei nicht. Betriebe zur wohnortbezogenen Nahversorgung sind nur solche, die nachweislich einen überwie-</i></p>	<p>über bestehende Straßen- und Fußwegeverbindungen erreichbar. Die fußläufige Erreichbarkeit wird durch die vorhandene Unterführung und die geplanten Wegebeziehungen gewährleistet. Für einen Nebenzentrumstandort in einem Mittelzentrum ist diese Erschließung ausreichend.</p> <p>Zur angeführten Rechtsprechung des OVG Lüneburg ist ergänzend festzuhalten, dass diese für die Beurteilung im Saarland keine Anwendung findet. Die dortigen Entscheidungen beziehen sich auf das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen und auf das dort verankerte Integrationsgebot, das eine überwiegend fußläufige Erreichbarkeit (&gt; 50 %) für Nahversorgungsbetriebe verlangt. Das saarländische Landesentwicklungsprogramm enthält eine hiervon abweichende Systematik. Nach Ziel 46 LEP Siedlung ist für Mittelzentren ausdrücklich vorgesehen, dass großflächige Einzelhandelseinrichtungen auch in Nebenzentren zulässig sind, sofern diese räumlich und funktional mit der Kernstadt verbunden sind.</p> <p>Der Standort Rieffstraße liegt innerhalb des Siedlungszusammenhangs der Stadt Merzig, ist über das bestehende Straßen-, Rad- und Fußwegenetz mit der Innenstadt verbunden und somit als „integriert“ im landesplanerischen Sinne anzusehen. Die vom OVG Lüneburg entwickelten Maßstäbe sind daher nicht übertragbar, da sie einem anderen landesrechtlichen Kontext entspringen und eine andere Zielhierarchie des Integrationsgebots verfolgen. Entscheidend ist im Saarland die funktionale, nicht ausschließlich fußläufige Anbindung an das Zentrum. Diese ist hier gegeben.</p> <p><u>Beschlussvorschlag:</u></p> <p>Aufgrund der Stellungnahme der IHK und weiterer Stellen beschließt der Stadtrat der Kreisstadt Merzig die Überarbeitung der Sondergebietsfestsetzung wie folgt:</p>
---	---

<p><i>gend fußläufigen Einzugsbereich aufweisen, also der Vorhabenumsatz zu mehr als 50 % mit Kaufkraft aus dem fußläufig erreichbaren Umfeld des Betriebes erzielt wird (LROP 2017, Begründung zu Abschnitt 2.3, S.107).“ [...]</i></p> <p><i>Dass das geplante Vorhaben an seinem Standort ca. 700 m westlich des zentralen Versorgungsbereichs nicht innerhalb einer städtebaulich integrierten Lage liegt, ist offensichtlich und wird auch vom Antragsgegner nicht infrage gestellt“. (OVG Lüneburg, Beschluss vom 18.02.2025, 1 MN 147/24,juris)</i></p> <p><i>Gemessen an diesen Betrachtungen ist der Standort Rieffstraße (auch als Nebenzentrum) kein integrierter Standort. Der Standort Rieffstraße ist gerade nicht fußläufig gut erreichbar. Der Standort Rieffstraße wird von dem Innenstadtbereich durch eine breite Bahntrasse abgetrennt. Alleiniger fußläufiger Zugang ist eine Tunnelunterführung im Stadtrandbereich unter dieser Bahnlinie, welche unmittelbar neben den Straßenführungen links- und rechtseitig lediglich einen (dunklen) Fußweg von jeweils 1,5 m Breite aufweist. Zudem ist der Standort Rieffstraße von dem Innenstadtbereich ca. 600 m entfernt. Diese bauliche Topografie rechtfertigt daher nicht die Annahme, dass der Standort Rieffstraße „gut fußläufig erreichbar“ erreichbar wäre. Vielmehr ist die Annahme gerechtfertigt, dass nur eine verschwindend geringe Anzahl von Kunden die Tunnelunterführung fußläufig nutzen werden.</i></p> <p><i>In Ergänzung zu diesen rechtlichen Bewertungen verweisen wir vollinhaltlich auf den Inhalt und den Untersuchungsergebnissen der beiliegenden gutachterlichen Stellungnahmen der Dr. Lademann &amp; Partner GmbH</i></p> <p><i>- „Die Rieffstraße in Merzig als Standort für einen Edeka-Verbrauchermarkt, Kompakte Plausibilitätsprüfung der Auswirkungsanalyse von isoplan“ vom 06.08.2025</i></p>	<p><b>Sonstiges Sondergebiet SO 1 – Lebensmittelvollsortiment-Markt (§ 11 Abs. 3 BauNVO)</b></p> <p><u>Zulässige Arten von baulichen Nutzungen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Einzelhandelsmärkte mit folgenden Sortimenten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebensmittel-Vollsortimenter inklusive Backshop und Bistrobereich mit einem nahversorgungs- und zentrenrelevanten Kernsortiment mit einer Verkaufsfläche von maximal 2.500 qm, dessen Warensortiment sich im Wesentlichen auf Waren des täglichen Bedarfs aus folgenden Sortimentsbereichen beschränkt: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nahrungs- und Genussmittel (inklusive Lebensmittelhandwerk und Tabakwaren, Getränke), Reformwaren</li> <li>○ Gesundheits- und Körperpflegeartikel (Drogeriewaren, inklusive Wasch- und Putzmittel, Kosmetika), Apothekewaren, pharmazeutische Artikel</li> <li>○ Schnittblumen</li> <li>○ Bücher/Zeitschriften/Papier/Schreibwaren/Büroartikel</li> <li>○ Zoologischer Bedarf</li> <li>○ Randsortimente: Alle anderen zentrenrelevanten Sortimente sind innerhalb der maximal 2.500 qm Verkaufsfläche nur als Randsortimente zulässig. In der Summe aller Waren der Randsortimente dürfen diese ein Maß von 10 % der Gesamtverkaufsfläche des Betriebes (250 qm) nicht übersteigen.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>2. Bauliche Anlagen für eine nicht einzelhandelsrelevante Dienstleistungs- oder Gewerbenutzung (z.B. Dienstleistung, Handwerksbetrieb, Betriebsstätte des sonstigen Gewerbes oder eine Kraftfahrzeug-Waschanlage).</li> <li>3. Die für den ordnungsgemäßen Betriebsablauf erforderliche Infrastruktur,</li> <li>4. die erforderlichen Stellplätze</li> <li>5. Werbeanlagen und Werbepylone</li> </ol>
--	---

<p>- „Der Bebauungsplan „Vollsortiment Rieffstraße“ in der Stadt Merzig, Verträglichkeitskurzcheck zu den Auswirkungen der Ansiedlung eines Edeka- Verbrauchermarktes“ vom 04.08.2025.</p> <p><i>Die dortigen Ausführungen und Schlussfolgerungen decken das Ergebnis der hier getroffenen rechtlichen Bewertungen.</i></p> <p><i>Diese evidenten und schwerwiegenden Fehler der bisherigen Planungsabwägungen führen zu einer Nichtigkeit der beabsichtigten Planung, was erforderlichenfalls im Rahmen eines Normenkontrollverfahrens gem. § 47 VerwGO gerichtlich festzustellen wäre.“</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Anlieferbereiche, Lagerflächen und Lagerräume, Funktions- und Nebenträume</li> <li>7. Sozialräume, Aufenthaltsräume und Verwaltungsräume</li> <li>8. Feuerwehrumfahrten</li> <li>9. Einkaufswagenboxen</li> <li>10. Abfallpresse, Wertstoff- und Abfallbehälter</li> <li>11. Sonstige Nebenanlagen</li> <li>12. Ladestationen für Elektromobile</li> <li>13. Fahrradstellplätze</li> </ol> <p>Die Begründung des Bebauungsplans wird ergänzt, um die Ergebnisse der neuen Auswirkungsanalyse und die abgestimmte Gesamtverkaufsfläche darzustellen.</p>
<p><b>B BÜRGER B</b></p> <p><u>Schreiben vom 11.08.2025</u></p> <p><i>„bezüglich des Bebauungsplans „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ möchten wir im Rahmen der öffentlichen Auslegung unsere Stellungnahme abgeben.</i></p> <p><i>Die Auswirkungsanalyse, die dem Bebauungsplan zugrunde liegt, entspricht nicht den aktuellen Entwicklungen und sollte daher überarbeitet werden.</i></p> <p><i>Diese geht davon aus, dass der Kaufland-Markt geschlossen ist und nicht wieder geöffnet wird. Diese Annahme ist jedoch falsch. Zum einen besteht auch weiterhin die Baugenehmigung für ein SB-Warenhaus, die hier jederzeit wieder in Anspruch genommen werden könnte, zum anderen befindet sich für den Neubau des Marktes bereits ein Bebauungsplan in der frühzeitigen Beteiligung. Somit muss der Kaufland Markt in der Auswirkungsanalyse mitberücksichtigt werden. Die Auswirkungsanalyse ist daher zu überarbeiten und nochmals offenzulegen.</i></p> <p><i>Des Weiteren ist die Möglichkeit der Verlagerung eines Drogeriemarktes (Rossmann) vorgesehen. Da sich ein Drogeriemarkt in der Innenstadt befindet, läuft dies aus unserer Sicht</i></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt Merzig</u></p> <p>Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Die in der Stellungnahme geäußerte Kritik an der zugrunde liegenden Auswirkungsanalyse bezog sich auf den Gutachtenstand vom Januar 2025. Zu diesem Zeitpunkt war die Wiedereröffnung des früheren Kaufland-Marktes in der „Vorderen Rieffstraße“ noch nicht berücksichtigt.</p> <p>Zwischenzeitlich wurde die Auswirkungsanalyse des Büros isoplan vollständig überarbeitet (Stand 07.10.2025) und kumulativ um die parallele Planung „Vordere Rieffstraße“ ergänzt. Die aktualisierte Untersuchung berücksichtigt die geplante Wiedereröffnung des Kaufland-Marktes (6 180 m² VK) ebenso wie die Erweiterungen der Discounterstandorte (Lidl, Aldi) und die aktuelle Bevölkerungs- und Kaufkraftentwicklung. Die Ergebnisse belegen, dass die kumulierten Umsatzumverteilungen deutlich unterhalb der in der raumordnerischen Praxis relevanten Schwelle von 10 % liegen. Eine nochmalige Offenlage des Gutachtens ist daher nicht erforderlich, da keine neuen oder nachteiligen Auswirkungen gegenüber der ausgelegten Fassung entstehen.</p>

<p><i>dem Einzelhandelskonzept zuwider und muss daher angepasst werden.“</i></p>	<p>Hinsichtlich der angesprochenen Möglichkeit einer Verlagerung eines Drogeriemarktes wird klargestellt, dass im nun überarbeiteten Bebauungsplan keine Drogeriemarktnutzung mehr vorgesehen ist. Die früheren Varianten (Drogerie-, Getränke- oder sonstiger Fachmarkt mit je 750 m<sup>2</sup> VK) wurden vollständig gestrichen. Zulässig bleibt ausschließlich ein Lebensmittel-Vollsortimenter mit 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche; für den zweiten Teilbereich ist lediglich eine nicht verkaufsflächenrelevante Nutzung (z. B. Dienstleistung, Handwerk oder Waschstraße) möglich. Damit besteht kein Widerspruch mehr zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept 2024, und eine Beeinträchtigung der Innenstadt ist ausgeschlossen</p> <p><u>Beschlussvorschlag</u></p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die überarbeitete Auswirkungsanalyse (isoplan, 07.10.2025) berücksichtigt die Wiedereröffnung des Kaufland-Marktes und bestätigt die städtebauliche Verträglichkeit der Gesamtplanung. Der Drogeriemarkt entfällt ersatzlos; im Sondergebiet SO 1 bleibt allein ein Lebensmittel-Vollsortimenter mit maximal 2 500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche zulässig.</p>
--	---

<p><b>PARALLELE BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEM. § 4 ABS. 2 BAUGB UND ABSTIMMUNG MIT DEN NACHBARGEMEINDEN GEM. § 2 ABS. 2 BAUGB</b></p> <p>Alle relevanten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden wurden mit Schreiben vom 09.07.2025 angeschrieben und um Stellungnahme gem. § 4 Abs. 2 BauGB und § 2 Abs. 2 BauGB gebeten. Folgende Stellungnahmen und Anregungen wurden zum Bebauungsplan „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ vorgebracht, zu denen hinsichtlich der Abwägung (gem. § 1 Abs. 7 BauGB) wie folgt Stellung genommen wird:</p>	
<p><b>5 BUNDESAMT FÜR INFRASTRUKTUR, UMWELTSCHUTZ UND DIENSTLEISTUNGEN DER BUNDESWEHR</b> Fontainengraben 200 53123 Bonn</p> <p><u>Schreiben vom 10.07.2025</u></p> <p><i>„vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.</i></p> <p><i>Es wird darauf hingewiesen, dass Beschwerden und Ersatzansprüche, die sich auf die vom StOÜbPI Merzig ausgehenden Emissionen wie Fluglärm, Schießlärm etc. beziehen, nicht anerkannt werden. Durch die Lage des Gebietes am StOÜbPI Merzig können die durch die militärische Nutzung verursachten Lärm- und Abgasimmissionen zu einer Beeinträchtigung der Wohnnutzung führen. Diese Immissionen sind jedoch nicht vermeidbar.“</i></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt Merzig</u></p> <p>Die Hinweise des BAIUDBw werden zur Kenntnis genommen. Das Plangebiet liegt in einer Entfernung von ca. 2,5 km Luftlinie zum Standortübungsplatz Merzig. Aufgrund dieser Distanz sowie der vorgesehenen Nutzung ausschließlich für Einzelhandel sind keine erheblichen Beeinträchtigungen durch militärisch bedingte Lärm- oder Abgasimmissionen zu erwarten. Eine Betroffenheit schutzbedürftiger Wohnnutzungen besteht nicht.</p> <p><u>Ein gesonderter Beschluss ist nicht erforderlich.</u></p>

## 9 DB AG - DB IMMOBILIEN

Gutschstraße 6  
76137 Karlsruhe

Schreiben vom 23.07.2025

*„die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB InfraGO AG (Zusammenschluss aus DB Netz AG und DB Station & Service AG) bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Stellungnahme im Rahmen des Beteiligungsverfahrens als Träger öffentlicher Belange.*

*Der Bebauungsplan in seiner aktuellen Begrenzung wird seitens der Deutschen Bahn und ihrer Konzernunternehmen abgelehnt. Die Gründe werden im Folgenden erläutert.*

*Wir behalten uns Rechtsmittel vor, sollte dieser Ablehnung nicht entsprochen werden.*

*Die kommunale Überplanung durch den o.g. Bebauungsplan ist mit der Zweckbestimmung der Fläche, dem Betrieb der Bahn zu dienen, nicht vereinbar.*

*Bei den überplanten Flächen handelt es sich um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen im Eigentum der DB AG. Dabei handelt es sich um planfestgestellte und gewidmete Bahnanlagen, die gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) der Planungshoheit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen.*

*Planfestgestellte Betriebsanlagen der Eisenbahn können in der Bauleitplanung nur nachrichtlich aufgenommen werden. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG).*

*Ein Verkauf der überplanten Flächen ist aus Gründen der Betriebsnotwendigkeit nicht möglich.*

*Wir bitten um Berichtigung des Bebauungsplanes auf seine ursprüngliche Grenzziehung, wie in der frühzeitigen Beteiligung vom 29.05.24 unter unserem Az. Pz (TöB-SL-24-*

### Stellungnahme der Kreisstadt Merzig

Die Stellungnahme der Deutschen Bahn AG (DB Immobilien) wird zur Kenntnis genommen. Das Plangebiet überlagerte in der ursprünglichen Abgrenzung teilweise gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die planfestgestellt sind und somit der ausschließlichen Planungshoheit des Eisenbahn-Bundesamts (§ 18 AEG) unterliegen. Da diese Flächen nicht veräußert werden können und weiterhin betriebsnotwendig sind, wird die Anregung der Deutschen Bahn berücksichtigt.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wird entsprechend angepasst und auf die Flächen begrenzt, die nicht dem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschluss unterliegen. Damit wird eine Überschneidung mit Bahnbetriebsanlagen vermieden.

### Beschlussvorschlag

Aufgrund der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG beschließt der Stadtrat Merzig folgende Änderung:

Die Abgrenzung des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ wird so angepasst, dass keine gewidmeten Eisenbahnbetriebsanlagen im Eigentum der DB AG überplant werden. Die Grenzziehung entspricht damit der von der Deutschen Bahn AG im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung (Az. Pz TöB-SL-24-18200) vorgelegten Fassung.

<p>18200) bereits vorgelegt, sowie um erneute Vorlage.“</p>	
<p><b>10 DEUTSCHE TELEKOM TECHNIK GMBH</b> Pirmasenser Straße 65 67655 Kaiserslautern</p> <p><u>Schreiben vom 10.07.2025</u></p> <p><i>„die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs.1TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</i></p> <p><i>Zur o. a. Planung haben wir bereits mit Schreiben PTI 225-24/SB/JT vom 03.06.2024 Stellung genommen. Diese Stellungnahme gilt unverändert weiter.</i></p> <p><i>Bei Planungsänderungen bitten wir uns erneut zu beteiligen.“</i></p> <p><u>Schreiben vom 03.06.2024</u></p> <p><i>„die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i.S.v. § 125 Abs. 1TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o.g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</i></p> <p><i>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, wie aus beigefügtem Plan ersichtlich ist.</i></p> <p><i>Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z.B. im Falle von</i></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt Merzig</u></p> <p>Die Stellungnahme der Deutschen Telekom vom 03.06.2024, auf die hier verwiesen, wurde seitens des Stadtrates Merzig bereits mit folgendem Ergebnis abgewägt:</p> <p><i>Die Stellungnahme der Deutschen Telekom wird zur Kenntnis genommen. Die angesprochenen Telekommunikationslinien verlaufen überwiegend in der Rieffstraße. Lediglich eine Leitung zweigt im nördlichen Plangebiet von der Rieffstraße ab und endet hier nördlich des Lidl-Marktes im Plangebiet. Da im seitens der Telekom bereitgestellten Plan die bauliche Situation sich noch ganz anders darstellt als dies heute im Plangebiet der Fall ist, ist davon auszugehen, dass im Zuge der Abrissarbeiten der letzten Jahre hier auch die besagte Leitung zurückgebaut wurde. Aus Sicherheitsgründen wird aber ein Hinweis auf die Leitungen in Plan und Begründung aufgenommen.</i></p> <p>Der Hinweis auf die Telekommunikationslinien war damit Bestandteil der Auslegungsunterlagen.</p> <p><u>Ein gesonderter Beschluss ist nicht erforderlich.</u></p>

<p><i>Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit frei gehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können.</i></p> <p><i>Bei Konkretisierung Ihrer Planungen durch einen Bebauungsplan ist eine Planauskunft und Einweisung von unserer zentralen Stelle einzufordern:</i></p> <p><i>Deutsche Telekom Technik GmbH Zentrale Planauskunft Südwest Chemnitzer Str. 2 67433 Neustadt a.d. Weinstr. E-Mail: planaus-kunft.suedwest@telekom.de</i></p> <p><i>Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.</i></p> <p><i>Sollte an dem betreffenden Standort ein Anschluss an das Telekommunikationsnetz der Telekom benötigt werden, bitten wir zur Koordinierung mit der Verlegung anderer Leitungen rechtzeitig, sich mit uns in Verbindung zu setzen. Für die Bestellung eines Anschlusses setzten sie sich bitte mit unserem Bauherrnservice 0800 3301903 in Verbindung.“</i></p>	
<p><b>12 AUTOBAHN GMBH DES BUNDES</b> Am Ochsenwald 4 66539 Wellesweiler</p> <p><u>Schreiben vom 10.07.2025</u></p> <p><i>„wir weisen lediglich darauf hin, dass der Bauherr selbst für ausreichend Lärmschutz zu sorgen hat (Einhaltung der DIN 4109-1). Es ist sicherzustellen, dass der Straßenbaulastträger Bund von jeglichen Ansprüchen Dritter bezüglich Lärmschutz freigestellt wird bzw. bei einem zukünftigen Neubau oder der wesentlichen Änderung der BAB nur insoweit Lärmschutzmaßnahmen zu betreiben hat, als diese über das hinausgehen, was der Antragsteller in diesem Zusammenhang mit einem Bauantrag bereits hätte regeln müssen.</i></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt Merzig</u></p> <p>Die Hinweise der Autobahn GmbH des Bundes werden zur Kenntnis genommen. Aufgrund der innerstädtischen Lage inmitten eines gewerblich geprägten Bereiches und des Fehlens schutzwürdiger Nutzungen ist ein Lärmschutz vom Lärm der Autobahn nicht erforderlich. Zudem sind aufgrund der topographischen Lage der Autobahn, der Entfernung zur Autobahn sowie der zwischen Autobahn und Plangebiet vorhandenen Bestandsgebäude Lärmeinwirkungen von der Autobahn sehr unwahrscheinlich.</p>

<p><i>Darüber hinaus bestehen unsererseits keine Bedenken bezüglich der angefragten Maßnahme.“</i></p>	<p><u>Ein gesonderter Beschluss ist nicht erforderlich.</u></p>
<p><b>14 EISENBAHN-BUNDESAMT</b> Grülingsstraße 4 66113 Saarbrücken</p> <p><u>Schreiben vom 21.07.2025</u></p> <p><i>„Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren.</i></p> <p><i>Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden von der Planung „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ berührt.</i></p> <p><i>Sie beabsichtigen, in Teilbereichen eine bestehende Bahnanlage mit einem Bebauungsplan zu überplanen. Es handelt sich um die Fläche Flurstück 206/74 (teilweise).</i></p> <p><i>Ist eine Fläche nicht freigestellt und hat damit noch den rechtlichen Charakter einer Eisenbahnbetriebsanlage, so ist sie der gemeindlichen Planungshoheit entzogen (§ 38 BauGB). Sie ist planerischen Aussagen der Gemeinde nur insoweit zugänglich, als diese der besonderen Zweckbestimmung der Anlage, dem Betrieb der Bahn zu dienen, nicht widersprechen. Planerische Aussagen, insbesondere Festsetzungen eines Bebauungsplans, die inhaltlich der bestehenden Zweckbestimmung der Bahnanlage zuwiderlaufen, sind unzulässig. Die Planung einer Gemeinde in Bezug auf eine bestehende Eisenbahnbetriebsanlage ist insbesondere dann unzulässig, wenn sie inhaltlich einen Konflikt mit dem besonderen Charakter der Bahnanlage, d.h. der Zweckbestimmung, uneingeschränkt dem Bahnbetrieb zur Verfügung zu stellen, auslöst.</i></p> <p><i>Die vorgelegte Planung, die bauliche Maßnahmen auf Eisenbahnbetriebsflächen zum</i></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt Merzig</u></p> <p>Die Hinweise des Eisenbahn-Bundesamtes werden zur Kenntnis genommen. Das EBA weist zutreffend darauf hin, dass gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen nach § 38 BauGB der gemeindlichen Planungshoheit entzogen sind und planerische Festsetzungen, die der Zweckbestimmung dieser Anlagen widersprechen, unzulässig wären. Dies betrifft im vorliegenden Fall Teilflächen des Flurstücks 206/74, die weiterhin als Eisenbahnbetriebsfläche gewidmet sind. Um einen Konflikt mit dem Fachplanungsrecht der Eisenbahn auszuschließen, wird die Abgrenzung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans angepasst. Damit werden keine Eisenbahnbetriebsflächen überplant.</p> <p><u>Beschlussvorschlag</u></p> <p>Aufgrund der Stellungnahmen des Eisenbahn-Bundesamtes beschließt der Stadtrat Merzig:</p> <p>Die Abgrenzung des Bebauungsplans „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ wird so geändert, dass keine gewidmeten Eisenbahnbetriebsanlagen, insbesondere Teilflächen des Flurstücks 206/74, im Geltungsbereich enthalten sind. Eine Überplanung von Bahnbetriebsflächen findet nicht statt. Plan und Begründung werden entsprechend berichtigt.</p>

<p><i>Ziel hat, widerspricht dem Fachplanungsrecht der Eisenbahn (§ 38 BauGB).“</i></p>	
<p><b>17 EVS – ABWASSER</b> Untertürkheimer Straße 21 66117 Saarbrücken</p> <p><u>Schreiben vom 17.07.2025</u></p> <p><i>„in dem o.g. Planungsgebiet befinden sich Abwasseranlagen des EVS.</i></p> <p><i>Sie erhalten beigelegt einen Auszug aus unserer Kanaldatenbank mit den sich vor Ort befindenden Hauptsammlern nebst Bauwerken. Wir bitten um Beachtung!</i></p> <p><i>Über mögliche Leitungsverläufe anderer oder der Kommune liegen uns keine Informationen vor.</i></p> <p><i>Wir weisen darauf hin, dass Abweichungen in den Bestandsplänen bzw. der Lage des Hauptsammlers möglich sind. Bei höheren Anforderungen an die Lagegenauigkeit empfehlen wir Ihnen daher Sondierungen zur Erfassung der exakten Lage des Hauptsammlers durchzuführen.</i></p> <p><i>Wir weisen weiter darauf hin, dass sich diese Auskunft ausschließlich auf den Verlauf des Sammlers bezieht.</i></p> <p><i>Soweit weitergehende Informationen, z.B. zu Eigentums - oder Nutzungsangelegenheiten von oder an Grundstücken erforderlich sind, sind diese von den jeweils zuständigen Stellen beim EVS oder anderen betroffenen Stellen, wie z.B. Gemeinde, Grundbuchamt, Eigentümern einzuholen.</i></p> <p><i>Bei der Durchführung von Maßnahmen im Bereich von Anlagen des EVS ist zu berücksichtigen, dass Sammler und Bauwerke des EVS 11Besondere Anlagen" im Sinne der §§ 74 und 75 TKG sind und der Daseinsvorsorge dienen. An diesen Anlagen muss in unterschiedlichen Abständen gearbeitet (Reparatur, Erneuerung, Modernisierung oder Anpassung an den aktuellen Stand der Technik) werden. In räumlicher Nähe zu Anlagen des EVS vorgesehene</i></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt Merzig</u></p> <p>Die Abwasseranlagen des EVS verlaufen nicht im Plangebiet, sondern in der angrenzenden Rieffstraße</p> <p>Daher entsteht keine Betroffenheit des EVS-Abwasseranlagen.</p> <p><u>Ein gesonderter Beschluss ist nicht erforderlich.</u></p>

<p><i>Maßnahmen müssen daher so geplant und durchgeführt werden, dass zukünftige Arbeiten des EVS an seinen Anlagen ohne Mehrkosten für den EVS möglich sind. Kosten zur Durchführung zukünftiger Maßnahmen des EVS für erforderliche Umverlegungen sind vom jeweiligen Nutzungsberechtigten zu tragen.“</i></p>	
<p><b>19 IHK SAARLAND</b> Franz-Josef-Röder-Straße 9 66119 Saarbrücken</p> <p><u>Schreiben vom 11.08.2025</u></p> <p><i>„mit der Aufstellung des oben genannten Bebauungsplans verfolgt die Kreisstadt Merzig das Ziel, auf einer derzeitigen Brachfläche in der „Rieffstraße“ südlich der Kernstadt einen Vollsortimenter mit einer Verkaufsfläche von maximal 2.500 m<sup>2</sup> inklusive eines Backshops und Bistrobereichs zu errichten. Gemäß den textlichen Festsetzungen wird dieser mit einem nahversorgungs- und zentrenrelevanten Kernsortiment beschränkt. Des Weiteren ist in einer Größenordnung von 750 m<sup>2</sup> ein G tränkemarkt oder ein Drogeriemarkt innerhalb des Sondergebiets festgesetzt, sofern eine Standortverlagerung erfolgt und ein nahversorgungsrelevantes Kernsortiment angeboten wird. Hierzu nehmen wir aus gewerblicher Sicht, wie im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungsrunde, wie folgt Stellung:</i></p> <p><b>1. Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts der Kreisstadt Merzig</b></p> <p><i>Die Kreisstadt Merzig wird gemäß dem Landesentwicklungsplan (LEP - Siedlung) als Mittelzentrum mit Versorgungsfunktion festgelegt. Demnach dient Merzig als Anlaufpunkt für die Versorgung mit Waren, Dienstleistungen und Infrastrukturangeboten, die durch die umgebenden Unterzentren nicht gedeckt werden können. Mittelzentren wie Merzig sollen die Versorgung des Verflechtungsbereichs mit mittelzentralen Einrichtungen sicherstellen, darunter ebenfalls öffentliche Angebote, Dienstleistungen und vielseitige Einkaufsmöglichkeiten. Zum mittelzentralen Versorgungsbereich der Kreisstadt Merzig gehören u.a. die</i></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt Merzig</u></p> <p>Die Anmerkungen der IHK Saarland zur Verträglichkeit des Vorhabens werden zur Kenntnis genommen. Zwischenzeitlich wurde die Auswirkungsanalyse überarbeitet (isoplan, Stand: 07.10.2025). In dieser Fassung wurde die kumulative Betrachtung der parallelen Vorhaben „Vordere Rieffstraße“ (Kaufland) und „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ (Edeka) durchgeführt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Umverteilungswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich (ZVB) der Innenstadt deutlich unterhalb der maßgeblichen 10%-Schwelle liegen. Städtebaulich schädliche Auswirkungen im Sinne von § 11 Abs. 3 Satz 2 BauNVO sind daher nicht zu erwarten.</p> <p>Mit der Landesplanungsbehörde wurde eine abschließende Abstimmung herbeigeführt. Dabei wurde festgelegt, dass die Gesamtverkaufsfläche für die beiden Vorhaben Kaufland (5.500 m<sup>2</sup> + 680 m<sup>2</sup> Mall = 6.180 m<sup>2</sup>) und Edeka (2.500 m<sup>2</sup>) insgesamt 8.680 m<sup>2</sup> beträgt. Gegenüber der früheren Kaufland-Fläche (8.446 m<sup>2</sup>) ergibt sich somit lediglich eine Zunahme um 234 m<sup>2</sup> (2,77 %). Diese moderate Erhöhung wird seitens der Landesplanung mitgetragen, sodass eine Raumverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist.</p> <p>Die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans werden entsprechend präzisiert:</p>

<p><i>Gemeinden Perl, Mettlach und Losheim am See.</i></p> <p><i>Um die Attraktivität des Einzelhandels in Merzig zu steigern, verfolgt das fortgeschriebene Einzelhandelskonzept aus dem Jahr 2024 dabei hauptsächlich vier Zielsetzungen (ein Oberziel, drei strategische Ziele, siehe S. 35):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Die Sicherung der Versorgungsfunktion der Stadt Merzig als Mittelzentrum (Oberziel)</i></li> <li>• <i>Sicherung der mittelzentralen Versorgungsfunktion durch Erhalt und sortimentspezifischen Ausbau des Einzelhandelsangebotes in der Innenstadt und an den übrigen Standorten (z. B. Rieffstraße) durch räumliche und funktionale Arbeitsteilung der Standorte (Strategisches Ziel)</i></li> <li>• <i>Profilierung, Qualitätsverbesserung und Attraktivierung des Einzelhandelsangebotes im Zentralen Versorgungsbereiches der Innenstadt (Strategisches Ziel)</i></li> <li>• <i>Sicherung und Modernisierung einer räumlich ausgewogenen und bedarfsgerechten Nahversorgungsstruktur mittels wohnortnaher Versorgung in den dezentralen Stadtteilen (Strategisches Ziel)</i></li> </ul> <p><i>Demzufolge übernimmt der innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans beschriebene Sonderstandort „Rieffstraße“ laut dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Kreisstadt Merzig eine wichtige Versorgungsfunktion für die Bevölkerung der umgebenden ländlichen Gemeinden mit Gütern des täglichen Bedarfs.</i></p> <p><i>Gemäß Seite 38 ff. der Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts wird der Ergänzungsstandort „Rieffstraße“ zusätzlich als „autokundenorientierter Standort für One-Stop-Shopping“ definiert. Aufgrund seiner Lage am südlichen Rand der Kernstadt erfüllt er keine direkte Nahversorgungsfunktion für die umliegende Bevölkerung Merzigs. Vielmehr handelt es sich hier um einen autokundenorientierten Sonderstandort in einer Randlage der Stadt. Die Lage nördlich des Industriegebiets „Nordwest“ unterstreicht diese Definition deutlich. Auch in den vorliegenden Untersuchungsergebnissen wurde festgestellt, dass</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zulässig ist ein Lebensmittel-Vollsortimenter mit maximal 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.</li> <li>• Weitere Verkaufsflächen für Einzelhandelsnutzungen (Drogerie, Getränkemarkt oder sonstige Einzelhandelsbetriebe) werden nicht zugelassen.</li> <li>• Für die verbleibende Teilfläche wird eine nicht verkaufsflächenrelevante Nutzung (z. B. Dienstleistung, Handwerk oder Waschstraße) vorgesehen.</li> </ul> <p>Diese Änderungen sichern die mit der Landesplanung abgestimmte Gesamtverkaufsfläche und tragen der IHK-Anregung nach einer Begrenzung großflächiger Einzelhandelsentwicklungen Rechnung.</p> <p><u>Beschlussvorschlag:</u></p> <p>Aufgrund der Stellungnahme der IHK und weiterer Stellen beschließt der Stadtrat der Kreisstadt Merzig die Überarbeitung der Sondergebietsfestsetzung wie folgt:</p> <p><b>Sonstiges Sondergebiet SO 1 – Lebensmittelvollsortiment-Markt (§ 11 Abs. 3 BauNVO)</b></p> <p><u>Zulässige Arten von baulichen Nutzungen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Einzelhandelsmärkte mit folgenden Sortimenten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebensmittel-Vollsortimenter inklusive Backshop und Bistrobereich mit einem nahversorgungs- und zentrenrelevanten Kernsortiment mit einer Verkaufsfläche von maximal 2.500 qm, dessen Warensortiment sich im Wesentlichen auf Waren des täglichen Bedarfs aus folgenden Sortimentsbereichen beschränkt: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nahrungs- und Genussmittel (inklusive Lebensmittelhandwerk und Tabakwaren, Getränke), Reformwaren</li> <li>○ Gesundheits- und Körperpflegeartikel (Drogeriewaren, inklusive Wasch- und Putzmittel, Kosmetika), Apothekewaren, pharmazeutische Artikel</li> <li>○ Schnittblumen</li> </ul> </li> </ul> </li> </ol>
---	--

<p><i>der Sonderstandort „Rieffstraße“ für die zentrale Versorgungsfunktion der umliegenden Stadtteile kaum eine Rolle spielt (siehe Seite 61 ff. EZH-Konzept Seite 41 ff. des Einzelhandelskonzepts 2024).</i></p> <p><i>Grundsätzlich begrüßen wir die Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für Merzig. Positiv ist auch, dass die aktuelle Lage des Einzelhandels, insbesondere im Zentrum von Merzig (ZVB) sowie am Ergänzungsstandort Rieffstraße, dargestellt wurde. Damit wurde unserer Forderung aus dem vergangenen Jahr im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung entsprochen. Angesichts der erheblichen strukturellen Veränderungen der letzten Jahre im Einzelhandel ist das Einzelhandelskonzept aus dem Jahr 2013 als veraltet anzusehen.</i></p> <p><i>Allerdings halten wir es für notwendig, in Kapitel 5.2 des Konzepts genauere Aussagen zu den konkreten Ansiedlungs- und Erweiterungsvorhaben zu treffen. Es wird lediglich oberflächlich auf die Realisierung des SB-Warenhauses (paralleler Bebauungsplan: Kaufland) sowie des Vollsortimenters in der Rieffstraße (vorliegende Planung: Edeka) eingegangen (siehe Seite 48 ff.). Eine Darstellung oder auch nur eine grobe Prognose, wie sich die Vorhaben kumuliert auf die Stadt und den ZVB auswirken würden, sofern beide realisiert werden, fehlt gänzlich. Es wird lediglich von einem Nahversorgungsdefizit und von grundsätzlichen Kaufkraftpotenzialen in Merzig gesprochen.</i></p> <p><i>Diese werden jedoch bei einer Realisierung beider Vorhaben (ca. 6.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche im gleichen Segment mehr) den Schwellenwert der Verträglichkeit unserer Auffassung nach bei Weitem überschreiten. Grundsätzlich teilen wir die Auffassung, dass die derzeitige Versorgungslage in Merzig ausbaufähig ist. Eine Wiedernutzung des Kaufland-Areals genügt jedoch bei weitem für den fehlenden Bedarf, ohne dass ein weiterer Vollsortimenter gebaut werden muss. Innerhalb des Konzepts sollte entsprechend eingehend geprüft werden, ob eine Erweiterung der Verkaufsfläche in dieser Größenordnung durch die Wiedersiedlung von Kaufland sowie die Neuansiedlung von Edeka angesichts der Wettbewerber</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bücher/Zeitschriften/Papier/Schreibwaren/Büroartikel</li> <li>○ Zoologischer Bedarf</li> <li>○ Randsortimente: Alle anderen zentrenrelevanten Sortimente sind innerhalb der maximal 2.500 qm Verkaufsfläche nur als Randsortimente zulässig. In der Summe aller Waren der Randsortimente dürfen diese ein Maß von 10 % der Gesamtverkaufsfläche des Betriebes (250 qm) nicht übersteigen.</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Bauliche Anlagen für eine nicht einzelhandelsrelevante Dienstleistungs- oder Gewerbenutzung (z.B. Dienstleistung, Handwerksbetrieb, Betriebsstätte des sonstigen Gewerbes oder eine Kraftfahrzeug-Waschanlage).</li> <li>3. Die für den ordnungsgemäßen Betriebsablauf erforderliche Infrastruktur,</li> <li>4. die erforderlichen Stellplätze</li> <li>5. Werbeanlagen und Werbepylone</li> <li>6. Anlieferbereiche, Lagerflächen und Lagerräume, Funktions- und Nebenträume</li> <li>7. Sozialräume, Aufenthaltsräume und Verwaltungsräume</li> <li>8. Feuerwehrumfahrten</li> <li>9. Einkaufswagenboxen</li> <li>10. Abfallpresse, Wertstoff- und Abfallbehälter</li> <li>11. Sonstige Nebenanlagen</li> <li>12. Ladestationen für Elektromobile</li> <li>13. Fahrradstellplätze</li> </ol> <p>Die Begründung des Bebauungsplans wird ergänzt, um die Ergebnisse der neuen Auswirkungenanalyse und die abgestimmte Gesamtverkaufsfläche darzustellen.</p>
---	--

*in der unmittelbaren Umgebung und der aktuell schwierigen Marktlage tatsächlich im Einklang mit den aufgestellten strategischen Zielen des Einzelhandelskonzepts steht.*

*Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Lidl-Filiale Rieffstraße“ aus dem Jahr 2021 hat die IHK Saarland bereits darauf hingewiesen, dass eine sachgemäße Beurteilung neuer Vorhaben nur nach einer Gesamtbetrachtung der aktuellen sowie der geplanten Einzelhandelssituation der Stadt Merzig möglich ist. Eine wichtige Grundlage hierfür sind die Erkenntnisse und Leitlinien des 2013 von der GMA erstellten Einzelhandelskonzepts sowie die Ausführungen des 2016 von Kern Plan erstellten Strategiepapiers „Handel 3.0 Kernstadt Merzig“. Leider fehlen aus unserer Sicht innerhalb der Empfehlungen zur zukünftigen Einzelhandelsplanung im Einzelhandelskonzept (Kapitel 5) konkretere Aussagen, die belegen, dass die Planungen für großflächigen Einzelhandel in der Rieffstraße nicht mit den Zielsetzungen und Empfehlungen für den Zentralen Versorgungsbereich zuwiderlaufen.*

*Unsere Einschätzungen zur Überkonzentration von großflächigem Einzelhandel am Sonderstandort Rieffstraße möchten wir mit Aussagen aus dem beigefügten Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Merzig untermauern. Demnach ist bis 2040 mit einem Einwohnerrückgang von 5,1 % zu rechnen. Für das Umland sowie das Saarland im Allgemeinen wird ein Bevölkerungsrückgang im gleichen Zeitraum von 5,9 % erwartet. Auch die einzelhandelsrelevante Kaufkraft in Merzig (Stadtgebiet) liegt mit einem Wert von 96,7 unter dem Bundesdurchschnitt (siehe Seite 28 ff.). Auf Seite 13 ff. wird darüber hinaus auf folgende Problemfelder hingewiesen: „Zudem kämpft die Kreisstadt Merzig aufgrund der zahlreichen Ansiedlungen von Off-Price-Stores um die Vielseitigkeit des Einzelhandels in der Innenstadt. Hinzu kommen Probleme bei der Suche nach Nachfolgern für die Übernahme inhabergeführter Geschäfte, insbesondere in der Innenstadt.“*

*Dementsprechend sollten kleinteilige Entwicklungen in der Innenstadt (ZVB) großflächigen Einzelhandelsvorhaben vorgezogen werden,*

*um die Standortattraktivität des ZVB zu sichern. Zudem wurde auf Seite 15 ff. dargestellt, dass die Verkaufsfläche in der Rieffstraße, durch die Modernisierungen der ALDI- und LIDL-Filialen, bereits erweitert wurde.*

*Auf Seite 19 des Gutachtens wird außerdem beschrieben, dass 154 Einzelhandelsgeschäfte mit einer Gesamtverkaufsfläche von ca. 49.469 m<sup>2</sup> erfasst sind. Dies stellt im Vergleich zu anderen Mittelzentren eine durchschnittliche Verkaufsflächenausstattung dar. Im Vergleich zu 2013 ist die Verkaufsfläche somit um etwa 11.000 m<sup>2</sup> zurückgegangen. Hauptursache hierfür ist die Schließung der ehemaligen Kauflandfiliale.*

*Da das 2022 geschlossene SB-Warenhaus von Kaufland in naher Zukunft als Verbrauchermarkt wieder neu eröffnet werden soll und sich der Bebauungsplan bereits in Entwicklung befindet, wird durch die anstehende Wiedereröffnung der Verlust der Verkaufsfläche weitestgehend ausgeglichen. Um in den nächsten Jahrzehnten weitere städtebauliche Missstände, insbesondere Leerstände, aufgrund des sinkenden Bedarfs im Einzelhandel zu vermeiden, sollte daher nach unserer Auffassung von einer weiteren Neuentwicklung eines Lebensmittel-Vollsortimenters abgesehen werden.*

*Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung haben wir bereits darauf verwiesen, dass aus dem überarbeiteten Einzelhandelskonzept hervorgehen muss, für welche Warensortimente tatsächlich noch Versorgungslücken bestehen und ob eine Anpassung der Merziger Sortimentsliste erforderlich ist. Auf Seite 32 wird im Rahmen des neu erstellten Konzepts dargestellt, dass für die Warengruppe „Einrichtungsbedarf“, „Spielwaren, Bücher, Schreibwaren“, und insbesondere bei „Hausrat, Glas, Porzellan“ Entwicklungspotenzial besteht.*

*Weiter möchten wir an dieser Stelle darauf hinweisen, dass im vorherigen Einzelhandelskonzept ein weiterer Ausbau der Sonderstandorte „Rieffstraße“ und des „Industriegebietes Nord-West“ zu Lasten der Innenstadt verhindert werden sollte (siehe Seite 49 ff. des Merziger-EZH-Konzeptes 2013).*

**2. Überangebot an autoaffinem Standort, Abstimmungen aufgrund weiterer Projekte von großflächigem Einzelhandel in der „Rieffstraße“**

*Wir gehen davon aus, dass die Realisierung des vorliegenden Bebauungsplans in Verbindung mit dem Bebauungsplan „Vordere Rieffstraße“ zu einem potenziellen Überangebot an Einzelhandelsfachmärkten im nahversorgungsrelevanten Segment den aufgestellten strategischen Zielen des Einzelhandelskonzeptes entgegensteht und in Summe zu einer Schwächung des Zentralen Versorgungsbezugs (ZVB) führt.*

*Ergänzend dazu ist anzumerken, dass gemäß dem Einzelhandelskonzept aus dem Jahr 2013 der östlich des Geltungsbereichs gelegene Standort ursprünglich für die Ansiedlung eines Elektrofachmarkts vorgesehen war (siehe Seite 50 des EHK-Konzepts Merzig). Des Weiteren sollten hier nur Erweiterungen in kleinerem Maße ermöglicht werden. Bisher ungenutzte Flächen in der Rieffstraße sollten daher für die Erweiterung der nicht zentrenrelevanten Sortimente vorgehalten oder dem Gewerbe bzw. der Industrie zugeführt werden. Aufgrund der Nähe zur Autobahn, zum Schienennetz und zur Saar eignet sich das Gebiet in der Rieffstraße optimal für diese Nutzung, gerade vor dem Hintergrund der in Kapitel 1 genannten Knappheit an kurzfristig verfügbaren Gewerbe- und Industrieflächen im Saarland.*

*Durch eine Wiederansiedlung der Kaufland Stiftung & Co. KG (ca. 3.500 m<sup>2</sup> geplante Verkaufsfläche; Parallelverfahren) sowie des Vollsortimenters mit einer vorgesehenen Größenordnung von ca. 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche würden neben den Discountern Lidl (Verkaufsfläche wurde gemäß dem VEP „Lidl-Filiale Rieffstraße“ aus dem Jahr 2021 von 800 m<sup>2</sup> auf 1.200 m<sup>2</sup> erweitert) und Aldi sowie dem Vollsortimenter Rewe (ca. 300 Meter nordöstlich des geplanten Sondergebiets) zwei zusätzliche Märkte mit einem ähnlichen Warenangebot in engem räumlichem Zusammenhang entstehen. In dem nachfolgenden Teil der Stellungnahme wird auf die von unserer Seite genannte Überdimensionierung anhand der er-*

stellten Auswirkungsanalyse und unter Berücksichtigung der Ziele des LEP-Siedlung eingegangen.

### **3. Auswirkungsanalyse**

Im nachfolgenden Abschnitt erfolgt unsere Bewertung des Vorhabens anhand der von isoplan erstellten Auswirkungsanalyse.

#### **a. Schwächung des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadt**

Zur Erreichung der im Einzelhandelskonzept genannten Ziele (Punkt 1 dieser Stellungnahme) wird der ZVB in der Innenstadt von Merzig als „Hauptzentrum Innenstadt“ ausgewiesen. Hier befindet sich die Haupteinkaufslage von Merzig. Der ZVB bestimmt maßgeblich die Attraktivität des Mittelzentrums Merzig und weitere Neuvorhaben aus dem Bereich Einzelhandel sollten daher nicht zu Lasten des ZVG gehen.

Der für das oben genannte Vorhaben relevante Standort „Rieffstraße“ ist im Einzelhandelskonzept, wie unter Punkt 1 umfassend beschrieben, lediglich als Sonderstandort definiert und ist insbesondere für nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel vorgesehen. Bestehende Betriebe genießen hierbei einen Bestandsschutz. Für bestehende Erweiterungsabsichten wurde im vorherigen Einzelhandelskonzept eine Verkaufsflächenobergrenze von maximal 1.000 m<sup>2</sup> festgelegt, um sicherzustellen, dass der ZVB nicht über Gebühr geschwächt wird. Diese Festlegung der maximalen Verkaufsfläche wurde bereits durch andere Vorhaben in der nahen Vergangenheit (u.a. VEP „Lidl-Filiale Rieffstraße“) nicht eingehalten. Die Erweiterung der Verkaufsfläche der LIDL-Filiale auf 1.200 m<sup>2</sup>, ist nach unserer Auffassung zwar im Sinne des Erhalts der Wettbewerbsfähigkeit vertretbar, steht aber grundsätzlich im Widerspruch zum damaligen Einzelhandelskonzept.

So wurde bereits anlässlich der im Jahr 2020 für die Erweiterung des LIDL-Marktes erstellten Auswirkungsanalyse darauf verwiesen, dass es sich bei dem Standort um eine klassische „autoaffine Einzelhandelsagglomeration“ in nicht integrierter Lage unmittelbar vor

den Toren des ZVB handelt. Seitens des Gutachters GMA wird zudem bescheinigt, dass der Ergänzungsstandort „Rieffstraße“ eine überörtliche Versorgungsfunktion übernimmt, jedoch keine Synergieeffekte mit dem ZVB bestehen (Auswirkungsanalyse für den Neubau und die Erweiterung des Lidl-Marktes Merzig, GMA 2020, Seite 17 ff.). Daraus folgt, dass Kunden den Standort „Rieffstraße“ separat und direkt mit dem PKW ansteuern, ohne ihn gemeinsam mit den Einzelhandelsbetrieben der Innenstadt zu besuchen. In der Auswirkungsanalyse wird teilweise von Synergieeffekten gesprochen. Diese Aussage können wir auf Grund der faktisch räumlichen Trennung (Barriere-Kreisverkehr) nicht bestätigen.

Ebenso kann die These aus dem Strategiepapier „Handel 3.0“, wonach der Standort „Rieffstraße“ Schrittmacher und Frequenzbringer für die Innenstadt dient aufgrund dieses Sachverhalts von uns nicht geteilt werden, da die Kunden den Standort „Rieffstraße“ als sogenannten „One-Stop-Shop“ anfahren. Wir teilen auch die Auffassung der GMA, dass es zu erheblichen Sortimentsüberschneidungen zwischen dem Standort „Rieffstraße“ und dem ZVB kommt.

Oberstes Ziel muss daher sein, zusätzliche Beeinträchtigungen der historisch gewachsenen Innenstadt zu vermeiden, um die Gesamtfunktion des innerstädtischen Lebens zu erhalten. Aus diesem Grund bedarf es bei den geplanten Vorhaben einer ganzheitlichen Betrachtung aller Planungsvorhaben, um die Auswirkungen in Gänze richtig beurteilen zu können.

**b. Umsatzumverteilung durch das Vorhaben**

Im Rahmen unserer Stellungnahme haben wir bereits auf die erhebliche Überdimensionierung des Vorhabens hingewiesen, die sich aus den vorliegenden Szenarien (1. Vollsortimenter + Getränkemarkt oder 2. Vollsortimenter + Drogeriemarkt) ergeben, insbesondere unter der Berücksichtigung geplanten Wiedereröffnung von Kaufland mit den sich darauf ergebenden Sortimentsüberschneidungen.

*Die Analyse zeigt, dass im Worst-Case-Szenario Umsatzumverteilungseffekte zwischen 7,4 % und 12,3 % zu erwarten sind. Besonders bei Variante 2 mit einem Drogeriemarkt sind die Werte mit bis zu 12,3 % deutlich über dem Grenzwert von 10 %. Daher ist aus unserer Sicht bereits hier eine Verträglichkeit des geplanten Vorhabens nicht mehr gegeben.*

*Dabei wurde in der Analyse die Errichtung einer zusätzlich angrenzenden Kaufland-Filiale noch nicht berücksichtigt!*

*Es ist davon auszugehen, dass unter Einbeziehung des Planvorhabens Kaufland, die Umsatzumverteilungseffekte bei weitem den Grenzwert von 10 % überschreiten werden. Daher ist die Erstellung einer Auswirkungsanalyse ohne ganzheitliche Betrachtung aller Planvorhaben am Standort „Rieffstraße“ ohne Aussagekraft und eine Überarbeitung dringend geboten.*

#### **4. Fazit**

*Nur durch eine sorgfältige Bewertung der kumulativen Effekte der beiden Vorhaben (EDEKA und Kaufland) im Rahmen der Auswirkungsanalyse sowie des Einzelhandelskonzepts kann sichergestellt werden, dass die Versorgungssituation, die städtebauliche Integrität und die Funktionsfähigkeit der Innenstadt richtig bewertet werden können nicht gefährdet werden. Zudem ist eine enge Abstimmung aller geplanten Vorhaben notwendig, um ein Überangebot an großflächigem Einzelhandel zu vermeiden und die nachhaltige Entwicklung des Standorts sicherzustellen.*

*Wir können der vorliegenden Bauleitplanung demzufolge nur zustimmen, wenn die genannten Entwicklungen - insbesondere die mögliche Wiedereröffnung von Kaufland und die bereits realisierten Erweiterungen von Lidl und Aldi - in der Auswirkungsanalyse oder im Einzelhandelskonzept unter der Annahme eines niedrigeren Schwellenwerts berücksichtigt werden. Solange diese Aspekte nicht in die Bewertung einfließen, sehen wir keine Grundlage, der vorliegenden Planung zuzustimmen, und lehnen das Vorhaben ab.“*

**21 LANDESAMT FÜR UMWELT UND  
ARBEITSSCHUTZ**

Don-Bosco-Straße 1  
66119 Saarbrücken

Schreiben vom 05.08.2025

*Zu der o.g. Planung in der Kreisstadt Merzig nimmt das LUA wie folgt Stellung und bittet darum, die aufgeführten Hinweise und Anmerkungen zu berücksichtigen:*

**„Natur- und Artenschutz**

*Die in den Unterlagen aufgeführten Artenschutzprobleme mit Haselmaus und Mauereidechse sind zu berücksichtigen und die in den naturschutzfachlichen Festsetzungen festgelegten Anpflanzungen (nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 a und b BauGB) umzusetzen.*

**Bodenschutz**

*Es wird auf die Stellungnahme vom 01.07.2024 verwiesen. Wie in dieser genannten Stellungnahme gefordert, wurde die Altlast in der Textfestsetzung des Bebauungsplans berücksichtigt. Die Kennzeichnung der Altlast in der Planzeichnung ist jedoch nicht erfolgt, es bedarf dahingehend einer Ergänzung.*

**Gewässerentwicklung und "Hochwasserschutz**

*Die in der Stellungnahme vom 01.07.2024 genannten Punkte werden in der Begründung beachtet. Darüber hinaus sind Maßnahmen zur geordneten Regenwasserbewirtschaftung, wie dezentrale Versickerung oder Rückhaltung vorgesehen. Es sind keine weiteren Anmerkungen erforderlich.“*

Stellungnahme der Kreisstadt Merzig

Die Hinweise des LUA werden zur Kenntnis genommen.

**Natur- und Artenschutz:**

Die im Plangebiet potenziell vorkommenden Arten Haselmaus und Mauereidechse sind in der Begründung ausführlich aufgegriffen worden. Vorgesehen sind artenschutzrechtliche Prüfungen vor Baubeginn, ggf. Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Ersatzmaßnahmen. Diese Vorgehensweise wird in den weiteren Verfahrensschritten umgesetzt. Die im Bebauungsplan festgesetzten Pflanzmaßnahmen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 a und b BauGB tragen ergänzend zur ökologischen Aufwertung bei.

**Bodenschutz:**

Die Altlast ist bereits in den Textfestsetzungen berücksichtigt. Dem Hinweis, auch die Kennzeichnung in der Planzeichnung vorzunehmen, wird entsprochen. Die Planzeichnung wird entsprechend ergänzt.

**Gewässerentwicklung und Hochwasserschutz:**

Die in der Stellungnahme vom 01.07.2024 genannten Punkte wurden in der Begründung beachtet. Darüber hinaus sind Maßnahmen zur geordneten Regenwasserbewirtschaftung (dezentrale Versickerung/Rückhaltung) vorgesehen. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

		<p><u>Beschlussvorschlag</u></p> <p>Der Stadtrat beschließt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Hinweise des LUA zum Arten- und Naturschutz werden berücksichtigt; die erforderlichen vertiefenden Untersuchungen zu Haselmaus und Mauereidechse sind vor Umsetzung der Planung durchzuführen.</li> <li>2. Die Planzeichnung wird um die Kennzeichnung der Altlast ergänzt.</li> <li>3. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung werden wie geplant umgesetzt.</li> </ol>
<p><b>23 LANDESBETRIEB FÜR STRAßENBAU</b> Postfach 1221 66512 Neunkirchen</p> <p><u>Schreiben vom 04.08.2025</u></p> <p><i>„auf Grundlage der derzeit vorliegenden Unterlagen kann noch keine abschließende Beurteilung erfolgen.</i></p> <p><i>Es ist durch ein Verkehrsgutachten, wie die verkehrssichere und leistungsfähige Anbindung erfolgen soll.</i></p> <p><i>Erst nach Vorlage kann seitens des LfS eine abschließende Stellungnahme erfolgen.</i></p> <p><i>Insoweit wird auch auf die Stellungnahme des LfS zum Bebauungsplan „Vordere Rieffstraße“ vom 01.08.2025 verwiesen.“</i></p>		<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt Merzig</u></p> <p>Ein Verkehrsgutachten ist in Auftrag gegeben, liegt zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht abschließend vor. Die bisherigen Erkenntnisse aus dem Gutachten belegen aber eine verkehrssichere und leistungsfähige Anbindung des Plangebietes. Nach Vorlage des Gutachtens werden dessen Ergebnisse in die Begründung zum Bebauungsplan eingearbeitet.</p> <p><u>Beschlussvorschlag</u></p> <p>Der Stadtrat der Kreisstadt Merzig beschließt die Ergänzung der Begründung zum Bebauungsplan um die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens.</p>
<p><b>29 LANDES-UND STADTENTWICKLUNG, BAUAUFSICHT UND WOHNUNGSWESEN</b> Halbergstraße 50 66121 Saarbrücken</p> <p><u>Schreiben vom 07.08.2025</u></p> <p><i>„nach den Bestimmungen des § 1 Abs. 4 BauGB sind bei der kommunalen Bauleitplanung die Ziele der Raumordnung zu beachten.</i></p>		<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt Merzig</u></p> <p>Die Hinweise der Obersten Landesplanungsbehörde werden zur Kenntnis genommen. Richtig ist, dass nach § 1 Abs. 4 BauGB die Ziele der Raumordnung bei der</p>

<p><i>Diese sind für das Saarland im Landesentwicklungsplan, Teilabschnitte „Umwelt“ und „Siedlung“ festgelegt.</i></p> <p><i>Während der LEP „Umwelt“ für den in Rede stehenden Bereich keine Zielfestlegungen trifft, sind die Ziele und Grundsätze des LEP „Siedlung“ hinsichtlich der Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen zu beachten bzw. zu berücksichtigen.</i></p> <p><i>Mit vorliegender Planung beabsichtigt die Kreisstadt Merzig, die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung eines Vollsortimentmarktes inkl. Backshop und Bistrobereich mit insgesamt max. 2.500 qm Verkaufsfläche zu schaffen.</i></p> <p><i>Darüber hinaus ist im Fall einer Standortverlagerung ein Drogeriemarkt mit max. 750 qm Verkaufsfläche möglich.</i></p> <p><i>Des Weiteren ist sowohl ein Getränkemarkt sowie ein noch nicht näher konkretisierter Einzelhandelsmarkt mit nicht-zentrenrelevantem Warensortiment, jeweils mit max. 750 qm Verkaufsfläche, vorgesehen.</i></p> <p><i>Insgesamt wären damit rein rechnerisch 4.750 qm Verkaufsfläche möglich.</i></p> <p><i>Der Stadtrat der Kreisstadt Merzig hat gemäß den Angaben in der Begründung den Beschluss gefasst, den Bereich „Rieffstraße“ als Nebenzentrum zur Ergänzung des Einzelhandelsangebotes im zentralen Versorgungsbe- reich zu definieren.</i></p> <p><i>Dieser Beschluss wird von hier zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Im Vorfeld zur vorgelegten Planung fand am 28.04.2025 ein Abstimmungstermin zwischen Vertretern der Kreisstadt Merzig und der Landesplanungsbehörde statt.</i></p> <p><i>Als dessen Ergebnis wurde u.a. festgehalten, dass die Landesplanungsbehörde die Durchführung einer Raumverträglichkeitsprüfung für nicht erforderlich hält unter der Voraussetzung, dass die vorgesehene neue Verkaufsfläche von Kaufland (5.500 qm; Bebauungsplan-</i></p>	<p>Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen sind.</p> <p>Die im Schreiben dargestellte Annahme, dass mit den Festsetzungen des Bebauungsplans „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ kumulativ eine Verkaufsfläche von bis zu 4.750 m<sup>2</sup> zulässig wäre, beruht auf einem Missverständnis. Der Bebauungsplan sieht im Sondergebiet SO 1 als Hauptnutzung einen Lebensmittelvollsortimenter mit maximal 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche vor. Ergänzend ist – alternativ – entweder ein Drogeriemarkt oder ein Getränkemarkt oder ein Einzelhandelsmarkt mit nicht-zentrenrelevantem Sortiment mit jeweils maximal 750 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche zulässig. Diese Festsetzungen stellen Varianten dar und sind nicht kumulativ zu verstehen. Die Verkaufsflächen sind daher nicht additiv, sondern beschreiben alternative Entwicklungsmöglichkeiten.</p> <p>Die maximal zulässige Verkaufsfläche im Sondergebiet beträgt somit 3.250 m<sup>2</sup> und nicht – wie irrtümlich angenommen – 4.750 m<sup>2</sup>.</p> <p>Zwischenzeitlich wurde eine erneute Abstimmung mit der Landesplanungsbehörde durchgeführt. Die überarbeitete Auswirkungsanalyse (isoplan, Stand: 07.10.2025) berücksichtigt nunmehr die kumulative Betrachtung der beiden parallelen Vorhaben – „Vordere Rieffstraße“ (Kaufland) und „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ (Edeka). Die Untersuchung bestätigt, dass die Gesamtverkaufsfläche künftig 8.680 m<sup>2</sup> beträgt (Kaufland 6.180 m<sup>2</sup> inkl. Mall + Edeka 2.500 m<sup>2</sup>) und damit nur um 234 m<sup>2</sup> (+2,77 %) über der früheren Kaufland-Verkaufsfläche von 8.446 m<sup>2</sup> liegt. Diese moderate Erhöhung wird von der Landesplanungsbehörde ausdrücklich mitgetragen. Eine Raumverträglichkeitsprüfung ist daher nicht erforderlich.</p> <p>Die Auswirkungsanalyse kommt zu dem Ergebnis, dass die Umverteilungswirkungen in sämtlichen zentralen Versorgungsbereichen deutlich unterhalb der 10 %-Schwelle liegen und keine schädlichen Auswirkungen auf die Innenstadt und den</p>
---	--

<p><i>entwurf „Vordere Rieffstraße“) sowie des geplanten Edeka-Marktes (2.500 qm; Bebauungsplanentwurf "Vollsortimentmarkt Rieffstraße“) die bislang zulässige Verkaufsfläche von 8.000 qm nicht überschreitet.</i></p> <p><i>Der Bebauungsplan „Vordere Rieffstraße“ setzt jedoch im Bereich des SO fest, dass hier ein Verbrauchermarkt mit einer max. Verkaufsfläche von 5.500 qm zulässig ist. Ebenso wird festgesetzt, dass diese Verkaufsfläche für Konzessionäre, Mall o.ä. bis zu 7.500 qm Gesamtverkaufsfläche überschritten werden darf.</i></p> <p><i>Hinzu kommt noch ein Fachmarkt bis max. 800 qm Verkaufsfläche. Wenn dann noch, wie vereinbart, die Verkaufsflächen des Bebauungsplans "Vollsortimentmarkt Rieffstraße" mit v.g. Edeka-Markt (2.500 qm), einem Getränkemarkt mit 750 qm, einen Einzelhandelsmarkt mit nicht-zentrenrelevantem Sortiment mit 750 qm sowie optional einen Drogeriemarkt mit ebenfalls 750 qm mit betrachtet werden, wird die ursprüngliche genannte maximale Gesamtverkaufsfläche von 8.000 qm, die Gegenstand der Abstimmung vom 28.04.2025 war, um bis zu 5.050 qm und damit mehr als 63 % überschritten.</i></p> <p><i>Damit widersprechen die geplanten Festsetzungen sowohl des Bebauungsplanentwurfes „Vordere Rieffstraße“ als auch des Bebauungsplanentwurfes „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ den in v. g. Abstimmung getroffenen Vereinbarungen.</i></p> <p><i>Es bestehen folglich zwei Handlungsoptionen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>• Rücknahme der geplanten Verkaufsflächen in beiden Bebauungsplanentwürfen auf das vereinbarte Maß, um von der Durchführung einer Raumverträglichkeitsprüfung absehen zu können oder</i></li> <li><i>• Beantragung und Durchführung einer ergebnisoffenen Raumverträglichkeitsprüfung.</i></li> </ul> <p><i>Da bei beiden Bauleitplanentwürfen eine Änderung eingetreten ist, die nicht Bestandteil der v.g. Besprechung am 28.04.2025 war, muss eine abschließende Stellungnahme der</i></p>	<p>zentralen Versorgungsbereich zu erwarten sind. Die Planung entspricht damit den Zielen des Landesentwicklungsplans – Teilabschnitt „Siedlung“, insbesondere den Zielvorgaben Z 41 bis Z 46 (Bedarfs-, Kongruenz- und Integrationsgebot).</p> <p>Zur planungsrechtlichen Sicherung der abgestimmten Flächenobergrenze wird die textliche Festsetzung des Bebauungsplans angepasst. Zulässig ist ausschließlich ein Lebensmittelvollsortimenter mit maximal 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche; weitere Verkaufsflächen für Einzelhandelsnutzungen werden ausgeschlossen. Für den zweiten Teilbereich des Sondergebiets wird eine nicht verkaufsflächenrelevante Nutzung (z. B. Dienstleistung, Handwerk oder Waschstraße) ermöglicht. Damit wird die Vereinbarung mit der Landesplanungsbehörde verbindlich gesichert.</p>
---	--

*Landesplanungsbehörde bis zum Zeitpunkt der einvernehmlichen Klärung dahinstehen.*

*Nach Durchsicht der Auswirkungsanalyse „Ansiedlung von zwei Nahversorgungsmärkten in der Rieffstraße in Merzig“ (isoplan, Stand: 21.01.2025) zum Bebauungsplan "Vollsortimentmarkt Rieffstraße" ist festzustellen, dass die gutachterliche Untersuchung nicht die im Bebauungsplanentwurf festgesetzten Einzelhandelsvorhaben abbildet. Gutachterlich untersucht wurden lediglich die potenziellen Auswirkungen des geplanten Edeka-Lebensmittel-Vollsortimentmarkt mit 2.500 qm Verkaufsfläche (VK) sowie eines Getränke-Fachmarktes oder eines Drogeriemarktes mit je 750 qm VK in einer Variantenbetrachtung. Der vorliegende Bebauungsplan-Entwurf setzt neben dem EDEKA-Markt nun jedoch den Getränke-Fachmarkt (750 qm VK), einen „Einzelhandelsmarkt mit nicht-zentrenrelevantem Sortiment" (750 qm VK) sowie optional den Drogeriemarkt (750 qm) fest. Somit berücksichtigt die Auswirkungsbetrachtung nicht die Rahmenbedingungen des vorliegenden Entwurfs und kann aufgrund der Nichtberücksichtigung wesentlicher Verkaufsflächenanteile daher auch nicht zutreffend sein.*

*Zudem blendet die Auswirkungsanalyse explizit die aktuelle Bauleitplanung im Bereich „Vordere Rieffstraße“ komplett aus (AWA Kap. 2.1; S. 11), die hier derzeit im Rahmen der Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB zur Stellungnahme vorliegt. Auch diese hinreichend konkreten Vorhabenplanungen sind in die gutachterliche Untersuchung einzustellen, da das Gutachtenergebnis ansonsten „wertlos“, zumindest aber sehr zweifelhaft ist. Insgesamt erscheint eine Überarbeitung der Auswirkungsanalyse daher dringend notwendig. Eine abschließende Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf "Vollsortimentmarkt Rieffstraße" kann von hier aus somit erst nach Überarbeitung der Auswirkungsanalyse erfolgen.*

*In diesem Zusammenhang ist zudem nochmals an die getroffene Vereinbarung im Rahmen der bereits genannten Abstimmung am 28.04.2025 hinzuweisen, gegen den der Bebauungsplanentwurf „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ offensichtlich verstößt. Insofern*

<p><i>ist momentan unklar, welche Verkaufsflächenfestsetzungen in den Bebauungsplanentwürfen „Vordere Rieffstraße“ und „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ letztlich von der Kreisstadt Merzig weiterverfolgt werden oder ob doch die Durchführung einer Raumverträglichkeitsprüfung beantragt werden muss. Hier sollte zeitnah eine enge Abstimmung zwischen Kreisstadt und Gutachter erfolgen.</i></p> <p><i>Abschließend wird auf Folgendes hingewiesen:</i></p> <p><i>Da ist sich bei dem Vorhaben gemäß Anlage 1 zum UVP-Gesetz um einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb gemäß 18.6.1 der Anlage handelt, besteht hier gemäß 18.8 der Anlage die Pflicht zur allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls. Den Angaben in der Begründung ist zu entnehmen, dass die durchgeführte Vorprüfung des Einzelfalls für das Plangebiet ergeben hat, dass keine relevanten Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind. Eine entsprechende Dokumentation wurde für den Anhang angekündigt. Dies ist jedoch nicht erfolgt. Es wird um entsprechende Erläuterung bzw. Ergänzung gebeten.“</i></p>	<p>Die UVP-Vorprüfung wurde durchgeführt und war auch Bestandteil der ausgelegten Unterlagen.</p> <p><u>Beschlussvorschlag:</u></p> <p>Aufgrund der Stellungnahme der Landesplanung und weiterer Stellen beschließt der Stadtrat der Kreisstadt Merzig die Überarbeitung der Sondergebietsfestsetzung wie folgt:</p> <p><b>Sonstiges Sondergebiet SO 1 – Lebensmittelvollsortiment-Markt (§ 11 Abs. 3 BauNVO)</b></p> <p><u>Zulässige Arten von baulichen Nutzungen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Einzelhandelsmärkte mit folgenden Sortimenten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebensmittel-Vollsortimenter inklusive Backshop und Bistrobereich mit einem nahversorgungs- und zentrenrelevanten Kernsortiment mit einer Verkaufsfläche von maximal 2.500 qm, dessen Warensortiment sich im Wesentlichen auf Waren des täglichen Bedarfs aus folgenden Sortimentsbereichen beschränkt: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nahrungs- und Genussmittel (inklusive Lebensmittelhandwerk und Tabakwaren, Getränke), Reformwaren</li> <li>○ Gesundheits- und Körperpflegeartikel (Drogeriewaren, inklusive Wasch- und Putzmittel, Kosmetika), Apothekewaren, pharmazeutische Artikel</li> <li>○ Schnittblumen</li> </ul> </li> </ul> </li> </ol>
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bücher/Zeitschriften/Papier/Schreibwaren/Büroartikel</li> <li>○ Zoologischer Bedarf</li> <li>○ Randsortimente: Alle anderen zentrenrelevanten Sortimente sind innerhalb der maximal 2.500 qm Verkaufsfläche nur als Randsortimente zulässig. In der Summe aller Waren der Randsortimente dürfen diese ein Maß von 10 % der Gesamtverkaufsfläche des Betriebes (250 qm) nicht übersteigen.</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Bauliche Anlagen für eine nicht einzelhandelsrelevante Dienstleistungs- oder Gewerbenutzung (z.B. Dienstleistung, Handwerksbetrieb, Betriebsstätte des sonstigen Gewerbes oder eine Kraftfahrzeug-Waschanlage).</li> <li>3. Die für den ordnungsgemäßen Betriebsablauf erforderliche Infrastruktur,</li> <li>4. die erforderlichen Stellplätze</li> <li>5. Werbeanlagen und Werbepylone</li> <li>6. Anlieferbereiche, Lagerflächen und Lagerräume, Funktions- und Nebenzimmer</li> <li>7. Sozialräume, Aufenthaltsräume und Verwaltungsräume</li> <li>8. Feuerwehrumfahrten</li> <li>9. Einkaufswagenboxen</li> <li>10. Abfallpresse, Wertstoff- und Abfallbehälter</li> <li>11. Sonstige Nebenanlagen</li> <li>12. Ladestationen für Elektromobile</li> <li>13. Fahrradstellplätze</li> </ol> <p>Die Begründung des Bebauungsplans wird ergänzt, um die Ergebnisse der neuen Auswirkungsanalyse und die abgestimmte Gesamtverkaufsfläche darzustellen.</p>
--	---

### 31 MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, INNOVATION, DIGITALES UND ENERGIE

Franz-Josef-Röder-Straße 17  
66119 Saarbrücken

Schreiben vom 05.08.2025

*„Referat für Grundsatzfragen der Energiepolitik:*

*Zur Umsetzung landesweiter und bundesweiter Ziele in Bezug auf die Energiewende, der damit verbundenen Verringerung des Energiebedarfs und der ressourcenschonenden Erzeugung von Energie, wird wie folgt Stellung genommen:*

*Die im Vorhaben gegebene Festsetzung zur Umsetzung baulicher Maßnahmen für den Einsatz erneuerbarer Energien ist aus energiepolitischer Sicht zu begrüßen.*

*Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass auf kommunaler Ebene weitere Möglichkeiten bestehen, eine Beeinträchtigung der Umwelt zu minimieren:*

*Hinweis zu kommunalen Aufgaben im Bereich der Energieversorgung:*

*Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Belange des Umweltschutzes, insbesondere die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie zu berücksichtigen (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. f BauGB). In diesem Sinne ist neben der grundsätzlich zu gewährleistenden Versorgungssicherheit innerhalb der räumlichen Verantwortung die Struktur der Energieversorgung auch im Hinblick auf die möglichen Auswirkungen auf den Klimawandel zu optimieren.*

*Zu den allgemeinen Grundsätzen und Zielen der Bauleitplanung im Bereich der Energieversorgung, welche im Sinne der Nachhaltigkeit auch festgesetzt werden können (§ 9 Abs. 1 Nr. 23 lit. b BauGB), zählen insbesondere*

- *die Erhöhung der Energieeffizienz bei der Herstellung von Energie und durch Ausschöpfung der Möglichkeiten zur Energieeinsparung*

### Stellungnahme der Kreisstadt Merzig

Die Hinweise des Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitales und Energie werden zur Kenntnis genommen.

### **Energie / Klimaschutz:**

Die im Bebauungsplan vorgesehenen Festsetzungen zu Dach- und Fassadenbegrünung sowie die im Bebauungsplan eröffnete Nutzung erneuerbarer Energien (Photovoltaik) entsprechen den energiepolitischen Zielsetzungen und werden beibehalten. Ergänzend wird auf die Verpflichtung zur Errichtung von Photovoltaikanlagen auf gewerblichen Gebäuden und Stellplätzen nach § 12a LBO (ab 01.09.2025) hingewiesen, die damit ohnehin für das Vorhaben gilt. Eine Festsetzung zu Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist bereits in der Sondergebietsfestsetzung enthalten und unterstützt die umweltfreundliche Mobilität.

Zusammengefasst heißt dies:

Das Gebäude wird möglich klimaneutral errichtet (Bau im KfW 40 – Standard). Auf dem Dach ist eine PV-Anlage vorgesehen, Ladesäulen für E-Fahrzeuge wird es auf den Stellplatzflächen geben.

Damit sind wichtige Vorschläge aus dem Bereich „Grundsatzfragen der Energiepolitik“ bereits erfüllt.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• die Verbesserung bzw. Schaffung der Voraussetzungen für den Einsatz regenerativer Energien</li> <li>• die bedarfsgerechte Bereitstellung von Flächen für Erzeugungsanlagen und Betriebe zur Erzeugung von Energie (Versorgungsflächen für die Erzeugung, Verteilung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung; vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)</li> <li>• die verbrauchernahe Energiebereitstellung bei der Planung und Errichtung neuer Standorte.</li> </ul> <p>Zudem können im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB aus städtebaulichen Gründen auch Flächen für Ladeinfrastruktur elektrisch betriebener Fahrzeuge festgesetzt werden.</p> <p>Weiterhin weisen wir auf die Verpflichtung zur Errichtung von Photovoltaikanlagen auf gewerblichen Gebäuden und Stellplätzen gemäß § 12a LBO ab 01. September 2025 hin.</p> <p>Stabsstelle Handel und Innenstadtentwicklung:</p> <p>Das o.a. Vorhaben ist im Zusammenhang mit dem Vorhaben "KREISSTADT MERZIG, STADTTIL MERZIG-KERNSTADT, Bebauungsplan und FNP-Teiländerung "Vordere Rieffstraße" im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden (Fa. Kernplan) zu betrachten, da es sich in beiden Fällen um Lebensmittelvollsortimenter in der Merziger Rieffstraße handelt. Bei dem Vorhaben „Vordere Rieffstraße“ geht es um die Revitalisierung des ehemaligen und voraussichtlich zukünftigen Kaufland-Gebäudes, das von uns aus handelspolitischen Gründen und aus Gründen der nachhaltigen Flächenbewirtschaftung begrüßt wurde, da Kaufland den Standort vor Jahren aufgegeben hat und nun voraussichtlich mit ca. 3.000 bis 3.500 m<sup>2</sup> Verkaufsflächen an den Standort zurückkehren möchte.</p> <p>In dem hier vorliegenden Vorhaben "Vollsortimenter Rieffstraße" geht es um die Neuansiedlung eines Edeka-Lebensmittelmarktes mit einer Verkaufsfläche von 2.500 m<sup>2</sup> sowie eines Getränke- (Variante 1) oder Drogeriemarktes (Variante 2) mit einer Verkaufsfläche</p>	<p><b>Handel / Innenstadtentwicklung:</b></p> <p>Das Ministerium hebt die Notwendigkeit hervor, die geplante Neuansiedlung (Edeka mit 2.500 m<sup>2</sup>) im Zusammenhang mit der parallelen Planung „Vordere Rieffstraße“ (Kaufland) zu betrachten.</p> <p>Die überarbeitete Auswirkungsanalyse (isoplan, Stand: 07.10.2025) hat diese kumulative Betrachtung inzwischen vorgenommen. Sie berücksichtigt sowohl die Wiedereröffnung des Kaufland-Standorts (6.180 m<sup>2</sup> inkl. Mall) als auch die Neuansiedlung des Edeka-Marktes (2.500 m<sup>2</sup>). Die Gesamtverkaufsfläche von 8.680 m<sup>2</sup> entspricht der mit der Landesplanungsbehörde abgestimmten Obergrenze und wird von dieser ausdrücklich mitgetragen.</p> <p>Die Analyse bestätigt, dass die Umverteilungswirkungen in allen relevanten Versorgungsbereichen deutlich unter der 10%-Schwelle liegen. Damit sind keine schädlichen Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt zu erwarten. Die Planung ist mit den Zielen</p>
---	--

<p>von (jeweils) 750 m<sup>2</sup>, also insgesamt 3.250 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche fast gegenüber dem Kaufland-gelände. In der Auswirkungsanalyse zu die- sem Vorhaben wird festgehalten, dass aus gutachterlicher Sicht „die Umsetzung der ge- planten Märkte (Edeka u. Getränke- oder Dro- geriemarkt) in der geplanten Dimensionie- rung in beiden Varianten empfohlen“ werden kann. In der Auswirkungsanalyse nicht be- rücksichtigt wird jedoch die mögliche Wieder- eröffnung von Kaufland, da das Vorhaben in der Analyse als fraglich bezeichnet wird.</p> <p>Im Ergebnis ist die Ansiedlung eines Lebens- mittelvollsortimenters in der Rieffstraße sinn- voll, da es derzeit - laut mehreren Gutachten - ein Defizit in der Lebensmittelversorgung in Merzig gibt. Da die Stadt Merzig derzeit je- doch zwei B-Plan-Verfahren für die Ansied- lung zweier unterschiedlicher Lebensmittel- vollsortimenter (Rückkehr Kaufland und Neu- ansiedlung Edeka) eröffnet hat, sollte aus handelspolitischer Sicht zunächst geklärt wer- den, ob ein solcher Bedarf überhaupt besteht - auch vor dem Hintergrund, dass es bereits heute zwei Discounter (Aldi, Lidl mit je 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) sowie einen Getränke- markt (550 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) und einen Dro- geriemarkt (760 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) dort gibt.</p> <p>Referat für Energiewirtschaft und Montanin- dustrie: Soweit noch nicht geschehen, wird darum ge- beten, das Verfahren auch mit dem Oberberg- amt des Saarlandes abzustimmen.</p> <p>Darüber hinaus bestehen keine weiteren An- merkungen.“</p>	<p>des LEP-Siedlung (Z 41–Z 46) und den Leit- linien des Einzelhandelskonzepts 2024 vereinbar. Eine weitere Überarbeitung der Auswirkungsanalyse ist nicht erforderlich.</p> <p>Zur Sicherung der abgestimmten Flächen- obergrenze wird die textliche Festsetzung im Bebauungsplan angepasst: Zulässig ist ausschließlich ein Lebensmittelvollsorti- menter mit maximal 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsflä- che; weitere Einzelhandelsnutzungen sind ausgeschlossen. Für die zweite Teilfläche wird eine nicht verkaufsflächenrelevante Nutzung (z. B. Dienstleistung, Handwerk oder Waschstraße) ermöglicht.</p> <p><b>Energiewirtschaft / Montanindustrie:</b></p> <p>Der Hinweis zur Beteiligung des Oberberg- amts wird berücksichtigt; eine Abstim- mung erfolgt.</p> <p><u>Beschlussvorschlag:</u></p> <p>Aufgrund der Stellungnahme des Ministe- riums für Wirtschaft, Innovation, Digitales und Energie sowie weiterer Stellen be- schließt der Stadtrat der Kreisstadt Merzig die Überarbeitung der Sondergebietsfest- setzung wie folgt:</p> <p><b>Sonstiges Sondergebiet SO 1 – Lebensmit- telvollsortiment-Markt (§ 11 Abs. 3 BauNVO)</b></p> <p><u>Zulässige Arten von baulichen Nutzungen:</u> 1. Einzelhandelsmärkte mit folgenden Sortimenten:</p>
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebensmittel-Vollsortimenter inklusive Backshop und Bistrobereich mit einem nahversorgungs- und zentrenrelevanten Kernsortiment mit einer Verkaufsfläche von maximal 2.500 qm, dessen Warensortiment sich im Wesentlichen auf Waren des täglichen Bedarfs aus folgenden Sortimentsbereichen beschränkt: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nahrungs- und Genussmittel (inklusive Lebensmittelhandwerk und Tabakwaren, Getränke), Reformwaren</li> <li>○ Gesundheits- und Körperpflegeartikel (Drogeriewaren, inklusive Wasch- und Putzmittel, Kosmetika), Apothekewaren, pharmazeutische Artikel</li> <li>○ Schnittblumen</li> <li>○ Bücher/Zeitschriften/Papier/Schreibwaren/Büroartikel</li> <li>○ Zoologischer Bedarf</li> <li>○ Randsortimente: Alle anderen zentrenrelevanten Sortimente sind innerhalb der maximal 2.500 qm Verkaufsfläche nur als Randsortimente zulässig. In der Summe aller Waren der Randsortimente dürfen diese ein Maß von 10 % der Gesamtverkaufsfläche des Betriebes (250 qm) nicht übersteigen.</li> </ul> </li> <li>2. Bauliche Anlagen für eine nicht einzelhandelsrelevante Dienstleistungs- oder Gewerbenutzung (z.B. Dienstleistung, Handwerksbetrieb, Betriebsstätte des sonstigen Gewerbes oder eine Kraftfahrzeug-Waschanlage).</li> <li>3. Die für den ordnungsgemäßen Betriebsablauf erforderliche Infrastruktur,</li> <li>4. die erforderlichen Stellplätze</li> <li>5. Werbeanlagen und Werbepylone</li> <li>6. Anlieferbereiche, Lagerflächen und Lagerräume, Funktions- und Nebenzimmer</li> <li>7. Sozialräume, Aufenthaltsräume und Verwaltungsräume</li> <li>8. Feuerwehrumfahrten</li> <li>9. Einkaufswagenboxen</li> </ul>
--	---

	<p>10. Abfallpresse, Wertstoff- und Abfallbehälter 11. Sonstige Nebenanlagen 12. Ladestationen für Elektromobile 13. Fahrradstellplätze</p> <p>Die Begründung des Bebauungsplans wird ergänzt, um die Ergebnisse der neuen Auswirkungsanalyse und die abgestimmte Gesamtverkaufsfläche darzustellen.</p>
<p><b>37 LANDESVERBAND SAARWALDVEREIN E. V.</b> Im Ehregrund 7 66333 Völklingen</p> <p><u>Schreiben vom 18.07.2025</u></p> <p><i>„Der Saarwald-Verein sieht die Notwendigkeit nicht, an der geplanten Stelle einen Vollsor- timents anzuordnen. In unmittelbarer Nähe gibt es den Leerstand des ehemaligen Mark- tes Kaufland. Zunächst sollte geprüft werden, ob eine Nutzung oder Teilnutzung dieses Leer- standes möglich ist.“</i></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt Merzig</u></p> <p>Die Anregung des Saarwaldvereins wird zur Kenntnis genommen. Es ist richtig, dass in unmittelbarer Nähe das ehemalige Kaufland-Gebäude leersteht und dessen Wiedernutzung derzeit im Rahmen des parallel geführten Bebauungsplanverfahrens „Vordere Rieffstraße“ geprüft wird.</p> <p>Das vorliegende Verfahren „Vollsorti- mentmarkt Rieffstraße“ verfolgt jedoch ein eigenständiges städtebauliches Ziel: die Schaffung eines leistungsfähigen Vollsortiments zur Schließung der durch die Schließung von Kaufland entstandenen Versorgungslücke. Das Einzelhandelskonzept 2024 weist den Standort Rieffstraße ausdrücklich als Ergänzungsstandort mit besonderer Eignung für großflächigen Einzelhandel aus.</p> <p>Die zwischenzeitlich überarbeitete Auswirkungsanalyse (isoplan, Stand: 07.10.2025) berücksichtigt sowohl die Wiedereröffnung des Kaufland-Standorts (6.180 m<sup>2</sup> inkl. Mall) als auch die Neuansiedlung des Edeka-Marktes (2.500 m<sup>2</sup>). Die Gesamtverkaufsfläche von 8.680 m<sup>2</sup> wurde mit der Landesplanungsbehörde abgestimmt und entspricht der festgelegten Obergrenze.</p> <p>Die kumulative Untersuchung bestätigt, dass die Umverteilungswirkungen im zentralen Versorgungsbereich deutlich unter der 10 %-Schwelle liegen. Damit wird eine</p>

	<p>Übersorgung ausgeschlossen und die Funktion der Innenstadt nicht beeinträchtigt.</p> <p>Die Ansiedlung des Edeka-Marktes ist damit raumordnerisch und städtebaulich verträglich und steht im Einklang mit den Zielen des Landesentwicklungsplans (LEP Siedlung) sowie den Zielsetzungen des Einzelhandelskonzepts 2024.</p> <p><u>Ein gesonderter Beschluss ist nicht erforderlich.</u></p>
<p><b>58 LANDKREIS MERZIG-WADERN, DEZERNAT 3 - GESUNDHEITSAMT</b> Postfach 10 0060 66665 Merzig</p> <p><u>Schreiben vom 14.07.2025</u></p> <p><i>„zu Aufstellung o.g. Bebauungsplans bestehen seitens des Gesundheitsamtes keine grundsätzlichen Bedenken, sofern die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung gemäß BauGB - § 1 Abs. 6, Nr. 1 berücksichtigt werden. Wenn zutreffend, sind die Vorgaben nach den §§ 11, 12, 13 und § 14 der Trinkwasserverordnung in der aktuell gültigen Fassung zu beachten. Dies beinhaltet unter anderem, die Anzeigepflicht von Eigenwasserversorgungsanlagen (z.B. Brunnen aus denen pro Tag weniger als 10 Kubikmeter Trinkwasser zur eigenen Nutzung entnommen werden) und sogenannten Nichttrinkwasseranlagen (z.B. zur Toilettenspülung).“</i></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt Merzig</u></p> <p>Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung werden, wie in der Begründung zum Bebauungsplan dargelegt, berücksichtigt</p> <p>Fragestellungen der Trinkwasserverordnung werden erst in nachgeordneten Verfahren geklärt, sind aber nicht Bestandteil der Inhalte eines Bebauungsplanes.</p> <p><u>Ein gesonderter Beschluss ist nicht erforderlich.</u></p>
<p><b>63 KREISSTADT MERZIG, FACHBEREICH TIEFBAU</b> Brauerstraße 5 66663 Merzig</p> <p><u>Schreiben vom 14.07.2025</u></p> <p><i>„Gegen den B-Plan Vollsortimentmarkt Rieffstraße bestehen aus tiefbautechnischer Sicht keine Bedenken. In der detaillierteren Planungsphase müssen die tiefbautechnischen Belange im Detail abgeklärt werden.“</i></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt Merzig</u></p> <p>Die Stellungnahme des Fachbereichs Tiefbau wird zur Kenntnis genommen. Gegen den Bebauungsplan „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die erforderliche De-</p>

		<p>tailprüfung der tiefbautechnischen Belange erfolgt im Rahmen der weiteren Planungs- und Genehmigungsphase.</p> <p><u>Ein gesonderter Beschluss ist nicht erforderlich.</u></p>
--	--	---

Keine Bedenken äußerten folgende Träger öffentlicher Belange:

- Amprion GmbH
- Creos Deutschland GmbH, Zentrale Planauskunft
- Deutscher Wetterdienst Abt. Finanzen und Service
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Landwirtschaftskammer für das Saarland
- Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität, Agrar- und Verbraucherschutz
- STEAG GMBH
- Iqony Energies GmbH, Zentrale Planauskunft
- VSE Verteilnetz GmbH, Hauptverwaltung Saarbrücken

Keine Stellungnahme abgegeben haben folgende Träger öffentlicher Belange:

- Arbeitskammer des Saarlandes
- Bergamt Saarbrücken
- BUND Saarland e.V. Haus der Umwelt
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Sparte Verwaltungsaufgaben
- Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, TWR/BL Hindernisse
- energis Netzgesellschaft
- EVS, Entsorgungsverband Saar - Abwasserwirtschaft
- Handwerkskammer des Saarlandes
- Landesamt für Vermessung, Geoinformation und Landentwicklung
- Landesdenkmalamt
- Ministerium der Justiz
- Ministerium für Bildung und Kultur
- Ministerium für Inneres, Bauen und Sport, Referat OBB 24
- Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität, Agrar- und Verbraucherschutz
- NABU Saarland e.V.
- Oberbergamt des Saarlandes
- RAG Deutsche Steinkohle AG
- SaarForst Landesbetrieb
- Saarländischer Rundfunk Bereich Technik / Fachbereich Rundfunkversorgung
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Saarland e.V.
- Verband der Gartenbauvereine Saar-Pfalz e.V.
- Vereinigung der Jäger des Saarlandes Jägerheim
- Zweckverband Personennahverkehr Saarland
- VSE NET GmbH
- Wasser - und Schiffsamt Saarbrücken
- Westnetz GmbH
- Betrieb für innerörtliche Abwasserentsorgung Merzig
- Ev. Kirchengemeinde Merzig, Pfarrer Winkler
- Gemeinde Beckingen, Rathaus
- Gemeinde Losheim am See, Rathaus
- Gemeinde Rehlingen-Siersburg, Rathaus
- Gemeinde Mettlach Rathaus
- Landkreis Merzig-Wadern, Dezernat 2 - Straßenverkehrs- und Kreisordnungsbehörde

- Landkreis Merzig-Wadern, Dezernat 2 - Untere Bauaufsichtsbehörde
- Landkreis Merzig-Wadern, Dezernat 2 - Amt für Bauverwaltung
- Landkreis Merzig-Wadern, Dezernat 3 - Kreisjugendamt
- Mairie de Waldwisse
- Polizeiinspektion Merzig
- Stadtwerke Merzig GmbH
- Zentralbüro im Pfarramt St. Peter



Bauleitplanung

Städtebau | Architektur  
Freiraumplanung

Umweltplanung  
Landschaftsplanung

Dienstleistung  
CAD | GIS



## Bebauungsplan „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“

### Begründung

Verfahrensstand:  
Satzung



## **Bebauungsplan „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“**

Bearbeitet im Auftrag der

**Einkaufszentrum Rieffstr. MZG GmbH**

Haagstraße 6

66679 Losheim am See

In Zusammenarbeit mit der

**Kreisstadt Merzig**

Brauerstraße 5

66663 Merzig



Verfahrensbetreuung:

**ARGUS CONCEPT**

Gesellschaft für Lebensraumentwicklung mbH

Gerberstraße 25

66424 Homburg / Saar



Tel.: 06841 / 95932-70

E-Mail: [info@argusconcept.com](mailto:info@argusconcept.com)

Internet: [www.argusconcept.com](http://www.argusconcept.com)

Projektleitung:

Dipl.-Geogr. Thomas Eisenhut

Projektbearbeitung:

Dipl.-Geogr. Thomas Eisenhut

Stand: **19.10.2025**

<u>1</u>	<u>VORBEMERKUNGEN ZUR PLANAUFSTELLUNG</u>	<u>1</u>
<u>1.1</u>	<u>ZIEL UND ZWECKE DER PLANUNG</u>	<u>1</u>
1.1.1	Stärkung der Einkaufs- und Versorgungsqualität der Kreisstadt Merzig	1
1.1.2	Änderung bestehender Bebauungspläne	2
<u>1.2</u>	<u>GRÜNDE FÜR DIE STANDORTWAHL</u>	<u>2</u>
1.2.1	Sinnvolle Revitalisierung innerstädtischer Brachflächen	2
1.2.2	Günstige Verkehrserschließung	2
1.2.3	Flächenverfügbarkeit und Planungssicherheit	3
<u>2</u>	<u>VERFAHRENSVERLAUF / RECHTSGRUNDLAGEN</u>	<u>3</u>
<u>3</u>	<u>VERWENDETE FACHGUTACHTEN</u>	<u>4</u>
<u>4</u>	<u>INFORMATIONEN ZUM PLANGEBIET</u>	<u>5</u>
<u>4.1</u>	<u>LAGE DES PLANGEBIETS, TOPOGRAPHIE</u>	<u>5</u>
<u>4.2</u>	<u>RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH</u>	<u>5</u>
<u>4.3</u>	<u>DERZEITIGE SITUATION UND VORHANDENE NUTZUNGEN / GRÜNORDNERISCHE BESTANDSAUFNAHME / UMGEBUNGSNUTZUNG</u>	<u>6</u>
<u>5</u>	<u>VORGABEN FÜR DIE PLANUNG</u>	<u>9</u>
5.1	Vorgaben der Raumordnung	9
5.1.1	LEP Teilabschnitt „Siedlung“ (Fassung vom 04.07.2006)	9
5.1.2	LEP Teilabschnitt „Umwelt“ (Fassung vom 13.07.2004)	12
<u>5.2</u>	<u>FLÄCHENNUTZUNGSPLAN</u>	<u>12</u>
<u>6</u>	<u>PLANFESTSETZUNGEN</u>	<u>13</u>
<u>6.1</u>	<u>ART DER BAULICHEN NUTZUNG / BODENNUTZUNG</u>	<u>13</u>
<b>6.1.1</b>	<b>Sonstiges Sondergebiet SO 1 – Lebensmittelvollsortiment-Markt (§ 11 Abs. 3 BauNVO)</b>	<b>13</b>
<u>6.2</u>	<u>MASS DER BAULICHEN NUTZUNG</u>	<u>15</u>
6.2.1	Grundflächenzahl (GRZ)	15
6.2.2	Höhe baulicher Anlagen (§ 18 BauNVO)	16
<u>6.3</u>	<u>BAUWEISE (§ 9 ABS. 1 NR. 2 BAUGB, § 22 BAUNVO)</u>	<u>17</u>
<u>6.4</u>	<u>ÜBERBAUBARE GRUNDSTÜCKSFLÄCHEN (§ 9 ABS.1 NR. 2 BAUGB UND § 23 BAUNVO)</u>	<u>18</u>

<b>6.5</b>	<b>VERKEHR</b>	<b>18</b>
6.5.1	Verkehrliche Konzeption	18
6.5.2	Festsetzungen zur Umsetzung der Verkehrskonzeption	19
<b>6.6</b>	<b>VER- UND ENTSORGUNG</b>	<b>19</b>
6.6.1	Allgemeine Konzeption	19
6.6.2	Festsetzungen zur Ver- und Entsorgung	20
<b>6.7</b>	<b>GRÜN- UND LANDSCHAFTSPLANUNG</b>	<b>20</b>
6.7.1	Flächen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)	20
6.7.2	Fläche zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB)	22
<b>6.8</b>	<b>KENNZEICHNUNG (§ 9 ABS. 5 NR. 3 BAUGB)</b>	<b>23</b>
6.8.1	Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdeten Stoffen belastet sind	23
<b>6.9</b>	<b>HINWEISE</b>	<b>24</b>
6.9.1	Schutz des Mutterbodens (§ 202 BauGB)	24
6.9.2	Vegetationsschutz	24
6.9.3	Rodungs- und Rückschnittarbeiten	24
6.9.4	Telekommunikationslinien	24
6.9.5	Denkmalschutz	25
<b>7</b>	<b>AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG / ABWÄGUNG</b>	<b>25</b>
<b>7.1</b>	<b>AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG</b>	<b>25</b>
7.1.1	Auswirkungen auf die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung	25
7.1.2	Auswirkungen auf die Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile	26
7.1.3	Auswirkungen auf die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege	26
7.1.4	Auswirkungen auf die Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung	28
7.1.5	Auswirkungen auf die Belange der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen	29
7.1.6	Auswirkungen auf die Belange des Verkehrs	30
7.1.7	Auswirkungen auf alle sonstigen Belange	31
<b>7.2</b>	<b>GEWICHTUNG DES ABWÄGUNGSMATERIALS</b>	<b>31</b>
<b>7.3</b>	<b>FAZIT</b>	<b>32</b>

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Lage im Raum (Quelle: Openstreetmap.org) .....	5
Abbildung 2: Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ .....	6
Abbildung 3: Gebüsch im Nordwesten (oben), Gebüsch entlang der Bahngleise (links unten) und Gebüsch im Süden (rechts unten), Foto: ARGUS CONCEPT .....	7
Abbildung 4: Schotterweg im Westen und Schotterhaufen (oben links), Schotterweg im Nordosten (oben rechts), Großer Schotterhaufen im Süden (unten links) und gestautes Wasser am Fuße des Schotterhaufens (unten rechts), Foto: ARGUS CONCEPT .....	8
Abbildung 5: Ruderalflächen angrenzend an die Brombeergebüsche (oben), Ruderalflächen im Süden (unten), Foto: ARGUS CONCEPT .....	9
Abbildung 6 : LEP Umwelt (Auszug) .....	12
Abbildung 7: Bisherige Darstellung des FNP .....	13



## 1 VORBEMERKUNGEN ZUR PLANAUFSTELLUNG

Der Stadtrat der Kreisstadt Merzig hat in seiner Sitzung am 25.04.2024 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ gefasst.

Hierdurch sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedlung eines Vollsortimentmarktes geschaffen werden.

Mit den Planungsarbeiten wurde die ARGUS CONCEPT – Gesellschaft für Lebensraumentwicklung mbH, Gerberstraße 25, 66424 Homburg beauftragt.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes verfolgt die Kreisstadt Merzig folgende Zielvorstellungen:

### 1.1 ZIEL UND ZWECKE DER PLANUNG

#### 1.1.1 Stärkung der Einkaufs- und Versorgungsqualität der Kreisstadt Merzig

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans verfolgt die Kreisstadt Merzig das Ziel, die Einkaufs- und Versorgungsqualität auf gesamtstädtischer Ebene gezielt zu stärken. Der Anlass der Planung ergibt sich aus der Schließung des großflächigen Kaufland-SB-Warenhauses im Jahr 2022 im Bereich der Rieffstraße, wodurch eine erhebliche Versorgungslücke im Bereich der Lebensmittelversorgung entstanden ist. Auf der dadurch brachgefallenen Fläche zwischen Rieffstraße und dem Bahngelände soll nun eine städtebaulich und funktional hochwertige Nachfolgenutzung etabliert werden.

Bereits seit den 1990er Jahren hat sich die Rieffstraße als bedeutender Einzelhandelsstandort außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs etabliert. Aufgrund der sukzessiven Ansiedlung großflächiger Fach- und Nahversorgungsbetriebe wurde im Jahr 2005 erstmals durch die Aufstellung der Bebauungspläne „Bahngelände Rieffstraße“ (Plan 1 und Plan 2) sowie „Bahngelände Rieffstraße – Erweiterung“ eine verbindliche städtebauliche Ordnung geschaffen. Zuvor erfolgten alle Genehmigungen nach § 34 BauGB.

Trotz des bestehenden Planrechts blieben in der Folgezeit mehrere Versuche, eine städtebaulich sinnvolle Nachnutzung der leerfallenden Flächen umzusetzen, erfolglos. Ursachen hierfür lagen insbesondere in schwierigen Marktbedingungen, konkurrierenden Innenstadtlagen sowie in funktionalen Defiziten einzelner Vorhaben. Erst mit dem Wegfall des Kaufland-Markts und dem dadurch entstandenen akuten Versorgungsdefizit ergibt sich nun eine neue Planungssituation, die ein gezieltes städtebauliches Eingreifen erforderlich macht.

Ziel des vorliegenden Bebauungsplans ist es daher, durch die Ansiedlung eines leistungsfähigen Lebensmittelvollsortimenters mit einer maximalen Verkaufsfläche von 2.500 m<sup>2</sup> eine bedarfsgerechte, wirtschaftlich tragfähige und raumordnerisch abgestimmte Nachnutzung zu ermöglichen. Ergänzende Einzelhandelsnutzungen wie Drogerie-, Getränke- oder sonstige Fachmärkte entfallen. Für die zweite Teilfläche des Plangebiets ist lediglich eine nicht verkaufsflächenrelevante Nutzung (z. B. Dienstleistung, Handwerk oder Waschstraße) vorgesehen.

Die Planung berücksichtigt die aktuelle Abstimmung mit der Landesplanungsbehörde, wonach die kumulierte Verkaufsfläche des neuen Edeka-Marktes und der parallel geplanten Wiedereröffnung des Kaufland-Marktes 8.680 m<sup>2</sup> beträgt. Diese liegt nur geringfügig über der vormals vorhandenen Verkaufsfläche (8.446 m<sup>2</sup>) und wurde als raumordnerisch verträglich bestätigt.

Dies entspricht auch den Empfehlungen der im Dezember 2024 fortgeschriebenen Einzelhandelskonzeption der Kreisstadt Merzig. Dort wird der Standort Rieffstraße als „Nebenzentrum“ und autokundenorientierter Ergänzungsstandort eingestuft, der aufgrund seiner verkehrlichen Anbindung, der vorhandenen Betriebsstruktur sowie seiner Flächenpotenziale besonders gut geeignet ist, zur Stabilisierung und Weiterentwicklung der gesamtstädtischen Versorgungslandschaft beizutragen.

Laut Einzelhandelskonzept 2024 entfallen etwa 20 % der stadtweiten Verkaufsfläche auf die Rieffstraße, die als Standort für großflächige Anbieter mit einem breiten Warenspektrum sowohl dem täglichen als auch dem periodischen Bedarf dient. In funktionaler Hinsicht wird nicht als Konkurrenz, sondern als gezielte Ergänzung zur Innenstadt bewertet. Beide Standorte bilden zusammen ein integriertes, funktional abgestimmtes Einzelhandelssystem innerhalb der Kernstadt von Merzig.

Die geplante Entwicklung trägt damit zur Sicherung der mittelzentralen Versorgungsfunktion Merzigs bei, stärkt die Kaufkraftbindung im Stadtgebiet und leistet zugleich einen Beitrag zur nachhaltigen Innenentwicklung durch die Revitalisierung einer bestehenden Brachfläche. Sie steht im Einklang mit den Zielen der Landesplanung (LEP Siedlung) und der kommunalen Entwicklungsstrategie.

### 1.1.2 Änderung bestehender Bebauungspläne

Um die oben beschriebene städtebauliche Entwicklung realisieren zu können, müssen die genannten rechtskräftigen Bebauungspläne „Bahngelände Rieffstraße Plan 1 und Plan 2“ sowie „Bahngelände Rieffstraße – Erweiterung“ angepasst und ergänzt werden.

## 1.2 GRÜNDE FÜR DIE STANDORTWAHL

### 1.2.1 Sinnvolle Revitalisierung innerstädtischer Brachflächen

Mit der vorliegenden Planung werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Revitalisierung einer derzeit ungenutzten Brachfläche im städtischen Ergänzungsstandort Rieffstraße geschaffen. Die Auswirkungsanalyse bestätigt, dass der Standort als „Versorgungsbereich Lebensmittel-Nahversorgung“ im Einzelhandelskonzept der Stadt Merzig verankert ist und somit eine gezielte Aufwertung des städtischen Raums ermöglicht.

- Flächeneffizienz: Durch die Nachnutzung bereits vorbelasteter Flächen werden zusätzliche Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden.
- Infrastrukturelle Einbindung: Die vorhandene technische Infrastruktur (Verkehrsanbindung, Versorgungsleitungen) kann weitgehend genutzt werden, was die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens erhöht.
- Stadtentwicklung: Die Ansiedlung trägt zur Stärkung der Innenstadt bei, indem sie Kaufkraft bindet und Synergien mit dem zentralen Versorgungsbereich (ZVB) schafft.

Die Planung leistet zugleich einen Beitrag zur nachhaltigen Innenentwicklung, da sie eine bereits versiegelte Brachfläche innerhalb des bestehenden Siedlungsgefüges einer neuen, raumordnerisch abgestimmten Nutzung zuführt. Durch die Begrenzung auf einen Lebensmittelvollsortimenter mit maximal 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche werden die landesplanerisch festgelegten Obergrenzen eingehalten. Ergänzende Einzelhandelsnutzungen entfallen, wodurch die Entwicklung klar auf die Schließung der bestehenden Versorgungslücke und die Wiederbelebung der Fläche fokussiert ist.

### 1.2.2 Günstige Verkehrserschließung

Das Plangebiet profitiert von einer optimalen Verkehrsanbindung:

- Straßenverkehr: Die Lage an der L174 (ehemals B51) und die Nähe zur A620 ermöglichen eine gute Erreichbarkeit für Kunden aus dem gesamten mittelfürlichen Einzugsbereich Merzigs.
- ÖPNV: Die Bushaltestelle am zentralen Kreisverkehr sowie die fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs (ca. 700 m) unterstützen eine nachhaltige Mobilität.
- Verkehrsmanagement: Da der Standort bereits als Gewerbegebiet etabliert ist, können zusätzliche Verkehrsbelastungen in das bestehende Netz integriert werden, ohne wesentliche Engpässe zu verursachen.

Die überarbeitete Verkehrsuntersuchung bestätigt, dass die vorhandenen Knotenpunkte (insbesondere die Anbindung an die L174) ausreichend leistungsfähig sind. Etwaige Optimierungsmaßnahmen zur Verkehrslenkung und zur Verbesserung der Rad- und Fußwegeanbindung können im Rahmen der weiteren Planumsetzung berücksichtigt werden. Die fußläufige Erreichbarkeit ist über die bestehende Unterführung und begleitende Wegebeziehungen gewährleistet, wodurch eine städtebauliche Integration im Sinne des LEP-Zieles 46 gegeben ist.

### 1.2.3 Flächenverfügbarkeit und Planungssicherheit

- Die benötigten Grundstücksflächen wurden bereits durch die Fundus-Immobilien GmbH erworben, sodass eine zügige Realisierung möglich ist.
- Die geplante Nutzung fügt sich in die städtebauliche Entwicklung ein und entspricht den Zielen des Fortgeschriebenen Einzelhandelskonzepts 2024, das eine Stärkung des Standorts Rieffstraße als ergänzenden Versorgungsbereich vorsieht.

Durch die zwischenzeitlich erfolgte Abstimmung mit der Landesplanungsbehörde ist die planerische Zulässigkeit abschließend gesichert. Die kumulierte Verkaufsfläche aus der Wiedereröffnung des Kaufland-Marktes (6.180 m<sup>2</sup>) und der geplanten Edeka-Filiale (2.500 m<sup>2</sup>) wurde mit 8.680 m<sup>2</sup> festgelegt und als raumordnerisch verträglich bestätigt. Damit besteht ein hohes Maß an Planungssicherheit sowohl für die Stadt als auch für den Investor.

## 2 VERFAHRENSVERLAUF / RECHTSGRUNDLAGEN

Der Bebauungsplan „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ wird gemäß § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt. Dieses Verfahren wurde im Rahmen einer Novelle des BauGB zum 1. Januar 2007 eingeführt. Ziel der Gesetzesnovelle war es unter anderem, die Verfahren für die Aufstellung von Bebauungsplänen, die der Wiedernutzbarmachung von Flächen, der Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung dienen, wesentlich zu beschleunigen. Im § 13a BauGB, der neu ins Gesetz aufgenommen wurde, wird das so genannte „beschleunigte Verfahren“ geregelt. Danach können Bebauungspläne aufgestellt werden, „wenn in ihnen eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO oder eine Größe der Grundfläche von insgesamt weniger als 20.000 m<sup>2</sup> (...) festgesetzt wird.“

Die für die Durchführung des beschleunigten Verfahrens erforderlichen Voraussetzungen werden erfüllt:

- Die o.g. zulässige Grundfläche wird durch die vorliegende Planung nicht überschritten.
- Das Plangebiet liegt innerhalb der bebauten Ortslage der Kreisstadt Merzig. Es handelt sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung.
- Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 b genannten Schutzgüter bestehen durch die Aufstellung des Bebauungsplanes nicht.

Allerdings handelt es sich bei dem Vorhaben gemäß Anlage 1 zum UVP-Gesetz um einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb gemäß 18.6.1 der Anlage. Gemäß 18.8 der Anlage gilt für solche Vor-

haben auch bei Bebauungsplanänderungen im Innenbereich die Pflicht zur allgemeinen Vorprüfung. Das Prüfschema erfolgt gemäß § 50 UVPG nach den Vorschriften des BauGB. Grundlage der Vorprüfung bildet folglich der Kriterienkatalog der Anlage 2 zum BauGB.

Die durchgeführte Vorprüfung des Einzelfalls wurde im Zuge der öffentlichen Auslegung offengelegt und war Bestandteil der ausgelegten Unterlagen. Sie hat ergeben, dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Die Dokumentation der UVP-Vorprüfung ist als eigenes Dokument der Begründung beigelegt.

Daher hat der Stadtrat der Kreisstadt Merzig beschlossen, die Aufstellung des Bebauungsplanes „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB durchzuführen.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung wurde die Wahl des beschleunigten Verfahrens durch die Landesplanungsbehörde bestätigt. Da das Plangebiet eine bereits versiegelte Innenbereichsfläche betrifft und keine zusätzlichen erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, bestehen gegen die Anwendung des § 13a BauGB keine Bedenken.

Die Wahl des „beschleunigten Verfahrens“ hat für die Aufstellung des Bebauungsplanes „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ folgende Konsequenzen:

- Der Schritt der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden kann entfallen. Im vorliegenden Fall wird aber dennoch eine frühzeitige Beteiligung von Öffentlichkeit und Behörden durchgeführt, um eine bestmögliche Einbeziehung der Öffentlichkeit in das Verfahren zu ermöglichen sowie die Frist bis zur Fertigstellung der noch ausstehenden Unterlagen (Auswirkungsanalyse, Fortschreibung Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Merzig) optimal für eine weitergehende Informationsbeschaffung zu nutzen.
- Es besteht kein Erfordernis zum ökologischen Ausgleich.
- Die Erarbeitung eines Umweltberichtes ist nicht notwendig.

Der Bebauungsplan wurde darüber hinaus mit der Landesplanungsbehörde hinsichtlich der kumulierten Verkaufsflächen abgestimmt. Diese Abstimmung erfolgte im Rahmen des Baugenehmigungs- und Raumordnungsverfahrens am 28.04.2025 und wurde mit dem aktualisierten Gesamtflächenansatz (8.680 m<sup>2</sup> VK) bestätigt. Eine Raumverträglichkeitsprüfung ist daher nicht erforderlich.

Der Bebauungsplan „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ wurde unter Berücksichtigung der aktuellen relevanten Bau- und Umweltgesetzgebung erstellt. Die verwendeten gesetzlichen Grundlagen sind der entsprechenden Rubrik der Planzeichnungen zu entnehmen.

### 3 VERWENDETE FACHGUTACHTEN

Für die Ausarbeitung der Begründung zum Bebauungsplan wurden folgende Fachgutachten verwendet:

- imtargis GmbH (Mainz): Fortschreibung Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Merzig 2024 (Stand: Dezember: 2024)
- isoplan:marktforschung (Saarbrücken): Überarbeitete Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung eines Lebensmittel-Vollsortimenters in der Rieffstraße in Merzig (Stand: 07.10.2025)
- Milvus GmbH (Beckingen): Ergebnisse der Biotop- und Habitatpotenzialkartierung östlich der Rieffstraße in Merzig (Stand: 08.11.2024)

## 4 INFORMATIONEN ZUM PLANGEBIET

### 4.1 LAGE DES PLANGEBIETS, TOPOGRAPHIE

Das ca. 1,4 ha große Plangebiet befindet sich im Südwesten des Stadtteils Merzig der Kreisstadt Merzig zwischen der Bundesbahnhauptstrecke Trier – Saarbrücken im Bereich nordwestlich des Hauptbahnhofes Merzig und rechtsseitig der Saar, südöstlich der Hilbringer entlang der Rieffstraße.

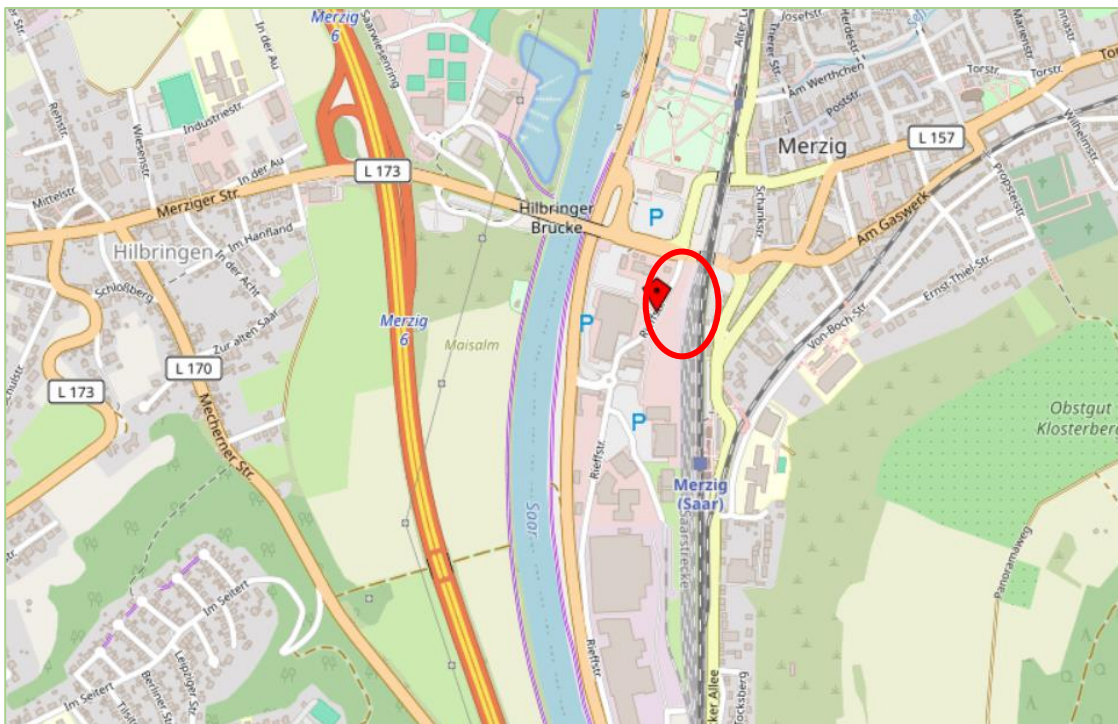


Abbildung 1: Lage im Raum (Quelle: Openstreetmap.org)

Das Planungsgebiet ist nahezu eben und liegt auf einer Höhe von ca. 175 m über NN.

### 4.2 RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ umfasst die Parzellen

- 2/10, 206/28, 206/34 (teilweise), 206/69, 206/71, 206/75, 206/77, 206/81, 206/84 in Flur 21 der Gemarkung Merzig

Der in der Örtlichkeit wahrnehmbare Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Vollsortimentmarktes Rieffstraße“ lässt sich in etwa wie folgt beschreiben:

- Im Norden: durch die Lothringer Straße
- Im Osten: durch die hier verlaufende Bahnlinie Saarbrücken - Trier
- Im Süden: durch das Gelände des Lidl-Marktes
- Im Westen: durch die Rieffstraße bzw. durch das Gelände des „Möbelpark“

Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.

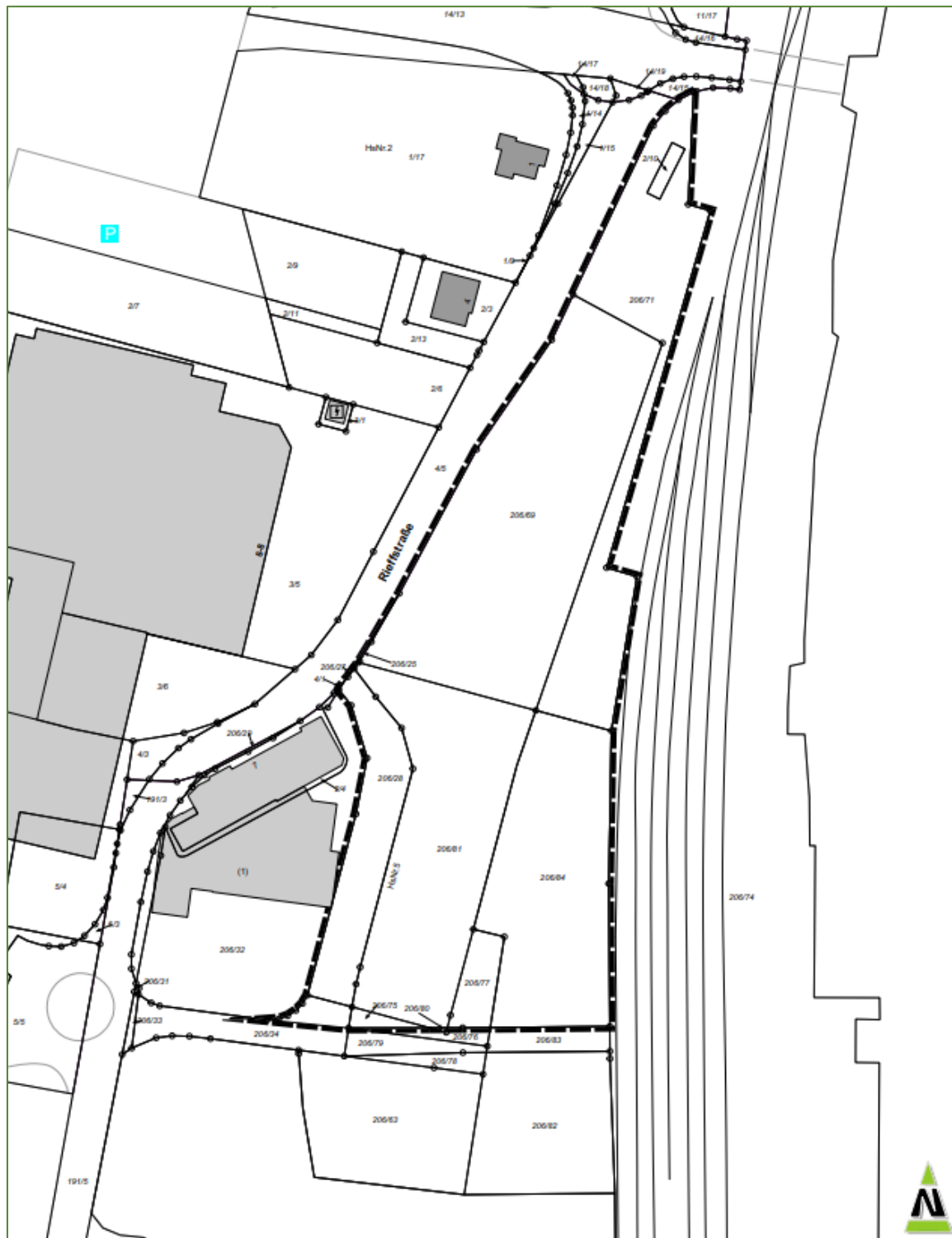


Abbildung 2: Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“

#### 4.3 DERZEITIGE SITUATION UND VORHANDENE NUTZUNGEN / GRÜNORDNERISCHE BESTANDSAUFNAHME / UMGEBUNGSNUTZUNG

Die derzeitige Nutzung im Plangebiet lässt sich anhand einer Bestandskartierung aus dem April 2024 wie folgt beschreiben:

Das Plangebiet setzt sich hauptsächlich aus verschiedenen Ruderalflächen und Brombeergebüschen zusammen. Im nördlichen Abschnitt besteht bereits ein geschotterter Zufahrtsweg.

### 1.8.3 Sonstiges Gebüsch

Innerhalb des Plangebietes werden große Bereiche im Nordwesten, im Süden, sowie entlang der östlich angrenzenden Bahngleise von Gebüsch eingenommen, die deutlich von Brombeere (*Rubus sect. Rubus*) dominiert werden. Weiterhin gibt es hier bereichsweise einen Aufwuchs von Sträuchern wie Sal-Weide (*Salix caprea*), Hasel (*Corylus avellana*), Balsam-Pappel (*Populus balsamifera*) und Birke (*Betula pendula*)



Abbildung 3: Gebüsch im Nordwesten (oben), Gebüsch entlang der Bahngleise (links unten) und Gebüsch im Süden (rechts unten), Foto: ARGUS CONCEPT

### 3.1 Vollversiegelte Flächen

Im Südwesten befindet sich eine vollversiegelte Zufahrt, die zu dem angrenzenden Möbelmarkt führt.

### 3.2 Teilversiegelte Flächen

Abgehend von der Zufahrt zum angrenzenden Möbelmarkt verläuft ein teilversiegelter Schotterweg von Westen nach Nordosten durch das Plangebiet. Angrenzend an den südlichen Teil des Weges wurde ein Schotterhaufen aufgeschüttet.

Im Südosten des Plangebietes befindet sich ein weiterer, größerer Schotterhaufen. Auf diesem haben sich bereits junge Sträucher wie Flieder (*Buddleja davidii*) und Sal-Weide (*Salix caprea*) angesiedelt. Am Fuße des Schotterhaufens staut sich temporär Wasser.



Abbildung 4: Schotterweg im Westen und Schotterhaufen (oben links), Schotterweg im Nordosten (oben rechts), Großer Schotterhaufen im Süden (unten links) und gestautes Wasser am Fuß des Schotterhaufens (unten rechts), Foto: ARGUS CONCEPT

### 3.6 Ruderalflächen

Angrenzend an die Brombeergebüsche sowie im Süden des Plangebietes sind Ruderalbrachen entstanden. Teilweise bestehen diese aus einem Aufwuchs an Gräsern, Kräutern und Hochstauden, teilweise sind Bereiche, vor allem im Süden, bereits am verbuschen. Die Ruderalfläche im Süden ist artenarm und gräserdominiert ausgeprägt. Die Ruderalflächen angrenzend an die Gebüsch im nördlichen Bereich des Plangebietes sind etwas artenreicher. Hier finden sich Arten wie Wolliges Honiggras (*Holcus lanatus*), Stinkender Storchschnabel (*Geranium robertianum*), Behaartes Schaumkraut (*Cardamine hirsuta*), Rainfarn (*Tanacetum vulgare*), Löwenzahn (*Taraxacum* sect. *Ruderalia*), Wilde Möhre (*Daucus carota*), Spitz-Wegerich (*Plantago lanceolata*), Kleiner Wiesenknopf (*Sanguisorba minor*), Knollige Kratzdistel (*Cirsium tuberosum*), Gewöhnliche Kratzdistel (*Cirsium vulgare*), Perischer Ehrenpreis (*Veronica persica*), Brombeere (*Rubus* sect. *Rubus*), Königskerze (*Verbascum spec.*), Waldrebe (*Clematis vitalba*) und Mahonie (*Mahonia aquifolium*).

Die große Ruderalfläche im Süden ist deutlich artenärmer und mehr gräserdominiert.



Abbildung 5: Ruderalflächen angrenzend an die Brombeergebüsche (oben), Ruderalflächen im Süden (unten), Foto: ARGUS CONCEPT

### Angrenzende Biotoptypen

Wie oben bereits dargestellt befinden sich im Umfeld des Plangebietes beinahe ausschließlich Flächen von Gewerbegebieten, östlich die Flächen der Gleisanlagen der Deutschen Bahn. Daher sind im Umfeld vollversiegelte, überbaute oder als Verkehrsflächen genutzte Bereiche zu finden. Nicht überbaute Flächen, in denen sich im Umfeld der Einkaufsmärkte künstlich geschaffene Biotoptypen wie Baum- oder Strauchpflanzungen oder aber gärtnerisch angelegte Grünflächen haben nur geringe Flächenanteile.

Straßenbegleitend befindet sich entlang der Rieffstraße eine Allee aus Roß-Kastanien (*Aesculus hippocastanum*), die Stammdurchmesser von etwa 40 bis 50 cm aufweisen. Die Kastanien ragen teilweise von Westen her in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes hinein.

## 5 VORGABEN FÜR DIE PLANUNG

### 5.1 VORGABEN DER RAUMORDNUNG

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind die Vorgaben der Raumordnung bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen. Die Ziele der Raumordnung werden im Saarland durch den Landesentwicklungsplan (LEP), Teilabschnitte „Siedlung“ und „Umwelt“, festgelegt.

#### 5.1.1 LEP Teilabschnitt „Siedlung“ (Fassung vom 04.07.2006)

Der Landesentwicklungsplan Siedlung (LEP-Siedlung) schafft die Rahmenbedingungen für einen Anpassungsprozess der Siedlungsstruktur des Landes zugunsten einer dauerhaft umweltverträglichen Siedlungsweise. Die wichtigsten Elemente des LEP-Siedlung sind:

- die Festlegung von Zielen für die Wohnsiedlungstätigkeit,

- die Festlegung von Wohneinheiten-Zielmengen,
- die Festlegung von Zielen für die Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen.

Grundlage für die Festlegungen auf Gemeindeebene ist dabei die Einordnung der Kommunen nach der Lage in bestimmten Strukturräumen und innerhalb bestimmter Siedlungsachsen sowie die Einordnung in das System der ‚Zentralen Orte‘.

Die Kreisstadt Merzig wird laut LEP Siedlung dem ländlichen Raum zugeordnet. Im LEP-Siedlung wird der Kreisstadt Merzig die Funktion eines Mittelzentrums zugewiesen. Demnach dient Merzig als Anlaufpunkt für die Versorgung an Waren, Dienstleistungen und Infrastrukturangeboten, die durch die umgebenden Unterzentren nicht gedeckt werden können. Mittelzentren sollen die Versorgung des Verflechtungsbereichs mit mittelzentralen Einrichtungen zur Deckung des gehobenen Bedarfs sicherstellen. Hierzu zählen neben öffentlichen Angeboten und mittelzentralen Dienstleistungen insbesondere vielseitige Einkaufsmöglichkeiten.

Zum mittelzentralen Versorgungsbereich der Kreisstadt Merzig zählen die Gemeinden Perl, Mettlach und Losheim

Der LEP Siedlung befasst sich in Kapitel 2.5.2 mit den Zielen für die Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen. Die wichtigsten Ziele, die die Kreisstadt Merzig betreffen, werden im Folgenden zitiert:

- Zur bedarfsgerechten, verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung soll in allen Landesteilen ein auf den jeweiligen Versorgungsauftrag des Ober-, Mittel- oder Grundzentrums ausgerichtetes Spektrum von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen unterschiedlicher Größe und Angebotsformen sichergestellt werden. Die Standortgemeinden sollen dazu im Rahmen der Bauleitplanung an städtebaulich geeigneten Standorten in den zentralen Orten Flächenvorsorge für großflächige Einzelhandelseinrichtungen treffen.
- Großflächige Einzelhandelseinrichtungen im Sinne des § 11 Abs. 3 Baunutzungsverordnung (BauNVO) sind nur im Oberzentrum sowie in den Mittel- und Grundzentren zulässig (Konzentrationsgebot).
- Großflächige Einzelhandelseinrichtungen müssen sich bezüglich Größenordnung und Warensortiment funktional in die vorgegebene zentralörtliche Versorgungsstruktur einfügen.
- Der Einzugsbereich der entsprechenden Einzelhandelseinrichtung darf den Verflechtungsbereich des betreffenden zentralen Ortes nicht wesentlich überschreiten (Kongruenzgebot). Dies ist vom Planungsträger entsprechend nachzuweisen.
- Neuansiedlungen, Erweiterungen bzw. Nutzungsänderungen großflächiger Einzelhandelseinrichtungen dürfen das Zentrale-Orte-Gefüge des Landes sowie die Funktionsfähigkeit des jeweiligen zentralen, innerörtlichen Versorgungsbereiches des zentralen Ortes (Standortgemeinde) sowie der benachbarten zentralen Orte (Nachbargemeinden) nicht beeinträchtigen (Beeinträchtungsverbot). Dies gilt insbesondere für solche Standortgemeinden, in denen der Erfolg von städtebaulichen Maßnahmen zur funktionalen Stärkung oder Stabilisierung von Stadt- und Ortskernen in Frage gestellt wird, z. B. bei städtebaulichen Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen, Stadt- und Dorferneuerungsmaßnahmen.
- Großflächige Einzelhandelseinrichtungen sind im engen räumlich-funktionalen Zusammenhang mit dem zentralen, innerörtlichen Versorgungsbereich (integrierter Standort) des jeweiligen zentralen Ortes innerhalb des Siedlungszusammenhangs zu errichten (städtebauliches Integrationsgebot).

- Standorte für großflächige Einzelhandelseinrichtungen sollen grundsätzlich in das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs eingebunden werden.

Die geplante Ansiedlung eines Lebensmittelvollsortimenters (2.500 m<sup>2</sup>) im Versorgungsbereich Rieffstraße erfüllt sämtliche raumordnerischen Vorgaben des Landesentwicklungsplans (LEP-Siedlung). Die Planung berücksichtigt die mit der Landesplanungsbehörde abgestimmte kumulierte Verkaufsfläche von 8.680 m<sup>2</sup> (Kaufland und Edeka zusammen), die gegenüber der vormals vorhandenen Verkaufsfläche (8.446 m<sup>2</sup>) nur eine geringfügige Erhöhung um 2,77 % darstellt. Diese wurde von der Landesplanung als raumordnerisch verträglich bestätigt.

Im Einzelnen werden die Ziele des LEP-Siedlung wie folgt erfüllt:

#### **Bedarfsgerechte, verbrauchernahe Versorgung**

Das Vorhaben – bestehend aus einem Edeka-Vollsortimenter (2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) und einem ergänzenden Fachmarkt (Drogerie oder Getränkemarkt, je 750 m<sup>2</sup>) – trägt substantiell zur Verbesserung der verbrauchernahen Versorgung in Merzig bei. Die überarbeitete Auswirkungsanalyse (isoplan, 07.10.2025) zeigt, dass die Wiedereröffnung des Kaufland-Marktes und die ergänzende Ansiedlung des Edeka-Marktes die bisherige Versorgungssituation stabilisieren und die Kaufkraftbindung im Stadtgebiet sichern. Eine Überversorgung oder Beeinträchtigung der Innenstadt wird ausgeschlossen.

- Zielerfüllung: Ja – die Versorgungslücke infolge der Kaufland-Schließung wird geschlossen; die verbrauchernahe Versorgung wird gesichert.

#### **Konzentrationsgebot (Zulässigkeit nur in zentralen Orten)**

Die Kreisstadt Merzig ist im LEP-Siedlung als Mittelzentrum eingestuft und erfüllt damit die raumordnerische Voraussetzung zur Ansiedlung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO.

- Zielerfüllung: Ja – der Standort liegt innerhalb eines zentralen Ortes (Mittelzentrum Merzig).

#### **Funktionale Einfügung in die zentralörtliche Versorgungsstruktur**

Die geplante Einzelhandelseinrichtung fügt sich hinsichtlich Sortimente (täglicher Bedarf + Drogeriewaren) und Dimension (Verkaufsfläche < 3.500 m<sup>2</sup>) in die zentralörtliche Funktion Merzigs als Mittelzentrum ein. Das Sortiment ist eindeutig mittelzentrumsadäquat und ergänzt die Angebotsstruktur in der Stadt ohne Überschneidungen mit gehobenen Zentrumsortimenten wie Unterhaltungselektronik oder hochwertigen Bekleidungslagen.

- Zielerfüllung: Ja – funktionale Einfügung ist gewährleistet.

#### **Einhaltung des Kongruenzgebots (Einzugsgebiet ≠ Verflechtungsbereich überschreiten)**

Laut Auswirkungsanalyse liegt das relevante Einzugsgebiet des Vorhabens vollständig innerhalb des Verflechtungsbereichs des Mittelzentrums Merzig, also im Bereich der Gemeinden Merzig, Perl, Mettlach und Losheim. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Einrichtungen überregionale Kaufkraftströme anziehen oder den Verflechtungsbereich überschreiten.

- Zielerfüllung: Ja – das Einzugsgebiet bleibt innerhalb des zentralörtlich definierten Versorgungsraums.

#### **Beeinträchtigungsverbot (Keine Schädigung zentraler Orte und benachbarter Zentren)**

Die aktualisierte isoplan-Analyse (07.10.2025) weist Umsatzumverteilungen auf den zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt von unter 10 % nach. Schädliche Auswirkungen auf die Innenstadt oder benachbarte Zentren sind damit ausgeschlossen. Die Planung stärkt die Kaufkraftbindung im Mittelzentrum und stabilisiert die bestehende Angebotsstruktur.

- Zielerfüllung: Ja – keine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit zentraler oder benachbarter Orte.

#### **Städtebauliches Integrationsgebot (räumlich-funktionaler Zusammenhang mit dem ZVB)**

Der Standort Rieffstraße liegt rund 500 m Luftlinie vom ZVB Merzig entfernt und ist über bestehende Straßen- und Fußwege – einschließlich der Unterführung – funktional mit der Innenstadt verbunden. Für ein Nebenzentrum eines Mittelzentrums ist dies als integrierter Standort im Sinne des LEP anzusehen.

- Zielerfüllung: Ja – enger funktionaler und räumlicher Zusammenhang ist gegeben.

#### **Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)**

Die Rieffstraße ist in das städtische Busliniennetz eingebunden. Haltestellen befinden sich in fußläufiger Entfernung zum geplanten Vorhaben. Zudem bestehen Verbindungen zum Bahnhof Merzig, wodurch eine überörtliche Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sichergestellt ist.

- Zielerfüllung: Ja – die Anbindung an den ÖPNV ist gewährleistet.

#### **5.1.2 LEP Teilabschnitt „Umwelt“ (Fassung vom 13.07.2004)**

Gemäß dem Landesentwicklungsplan Teilabschnitt „Umwelt (Vorsorge für Flächennutzung, Umweltschutz und Infrastruktur)“ (LEP-Umwelt) vom 13. Juli 2004, zuletzt geändert am 20. Oktober 2011, liegt das Plangebiet innerhalb Ortslage. Konkrete landesplanerische Ziele werden für das Plangebiet nicht definiert. Ein Vorranggebiet für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen grenzt unmittelbar südlich an.

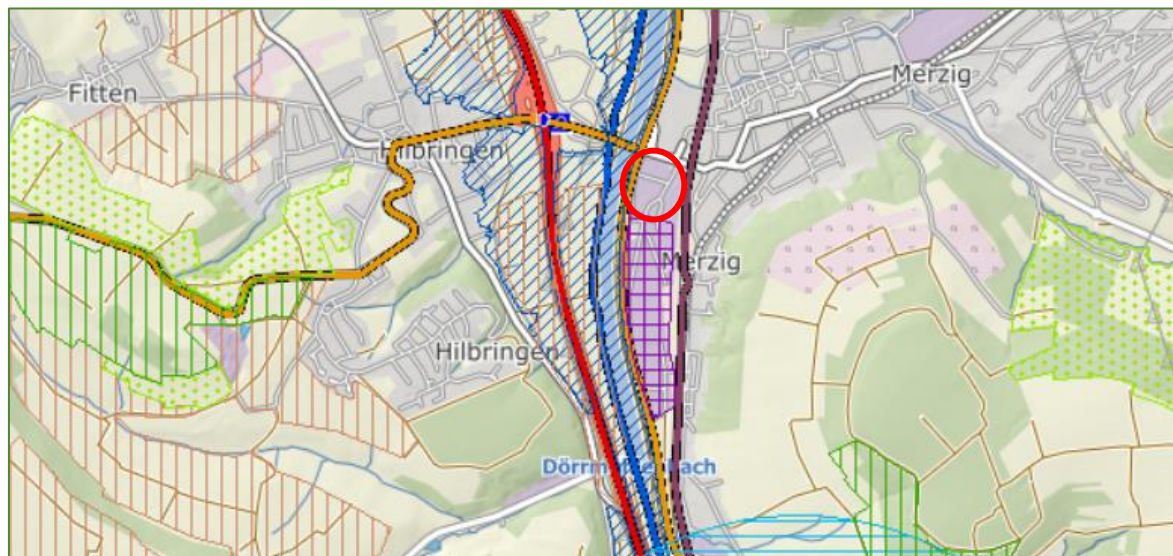


Abbildung 6 : LEP Umwelt (Auszug)

#### **5.2 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN**

Nach § 8 Abs. 2 BauGB ist ein Bebauungsplan grundsätzlich aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Der derzeit wirksame Flächennutzungsplan der Kreisstadt Merzig trifft für das Plangebiet folgende Darstellung:

- Gewerbliche Baufläche gem. § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 1 Nr. 3 BauGB

§ 13 a BauGB „Bebauungspläne der Innenentwicklung“ erlaubt es, unter bestimmten Voraussetzungen einen Bebauungsplan aufzustellen, der von den Darstellungen des Flächennutzungsplans abweicht. Der Flächennutzungsplan (FNP) ist dann im Wege der Berichtigung anzupassen. Von dieser Möglichkeit wird im vorliegenden Fall Gebrauch gemacht.

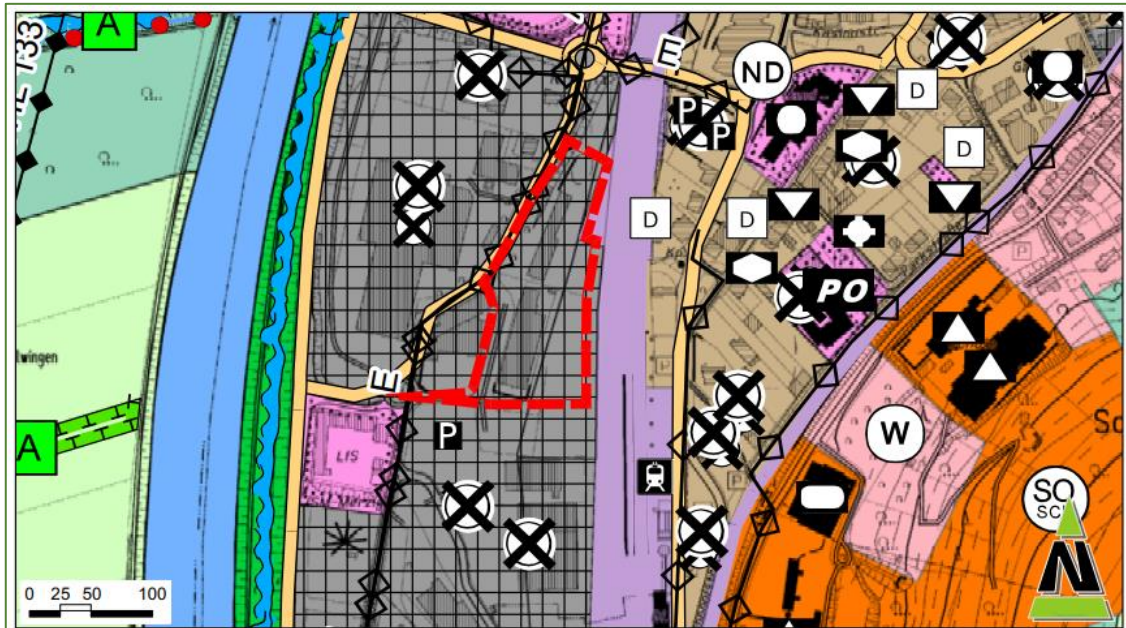


Abbildung 7: Bisherige Darstellung des FNP

## 6 PLANFESTSETZUNGEN

### 6.1 ART DER BAULICHEN NUTZUNG / BODENNUTZUNG

#### 6.1.1 Sonstiges Sondergebiet SO 1 – Lebensmittelvollsortiment-Markt (§ 11 Abs. 3 BauNVO)

##### Zulässige Arten von baulichen Nutzungen:

##### 1. Einzelhandelsmärkte mit folgenden Sortimenten:

- Lebensmittel-Vollsortimenter inklusive Backshop und Bistrobereich mit einem nahversorgungs- und zentrenrelevanten Kernsortiment mit einer Verkaufsfläche von maximal 2.500 qm, dessen Warensortiment sich im Wesentlichen auf Waren des täglichen Bedarfs aus folgenden Sortimentsbereichen beschränkt:
  - Nahrungs- und Genussmittel (inklusive Lebensmittelhandwerk und Tabakwaren, Getränke), Reformwaren
  - Gesundheits- und Körperpflegeartikel (Drogeriewaren, inklusive Wasch- und Putzmittel, Kosmetika), Apothekerwaren, pharmazeutische Artikel
  - Schnittblumen
  - Bücher/Zeitschriften/Papier/Schreibwaren/Büroartikel
  - Zoologischer Bedarf
  - Randsortimente: Alle anderen zentrenrelevanten Sortimente sind innerhalb der maximal 2.500 qm Verkaufsfläche nur als Randsortimente zulässig. In der Summe aller Waren der Randsortimente dürfen diese ein Maß von 10 % der Gesamtverkaufsfläche des Betriebes (250 qm) nicht übersteigen.

##### 2. Bauliche Anlagen für eine nicht einzelhandelsrelevante Dienstleistungs- oder Gewerbenutzung (z.B. Dienstleistung, Handwerksbetrieb, Betriebsstätte des sonstigen Gewerbes oder eine Kraftfahrzeug-Waschanlage).

##### 3. Die für den ordnungsgemäßen Betriebsablauf erforderliche Infrastruktur,

##### 4. die erforderlichen Stellplätze

##### 5. Werbeanlagen und Werbepylone

##### 6. Anlieferbereiche, Lagerflächen und Lagerräume, Funktions- und Nebenräume

7. Sozialräume, Aufenthaltsräume und Verwaltungsräume
8. Feuerwehrumfahrten
9. Einkaufswagenboxen
10. Abfallpresse, Wertstoff- und Abfallbehälter
11. Sonstige Nebenanlagen
12. Ladestationen für Elektromobile
13. Fahrradstellplätze

### Erklärung / Begründung

Sondergebiete sind stets dann in einem Bebauungsplan festzusetzen, wenn sich ein solches Gebiet von den „üblichen“ Baugebieten nach § 2 bis 9 der BauNVO unterscheidet. Die BauNVO kennt nur zwei Kategorien von Sondergebieten, solche die der Erholung dienen (§ 10 BauNVO) und sonstige Sondergebiete (§ 11 BauNVO). Der § 11 BauNVO führt entsprechende sonstige Sondergebiete beispielhaft auf. Genannt werden hierbei ausdrücklich auch Einkaufszentren und großflächigen Einzelhandel.

In § 11 Abs. 3 führt die BauNVO weiter aus:

*„Einkaufszentren,*

*großflächige Einzelhandelsbetriebe, die sich nach Art, Lage oder Umfang auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht nur unwesentlich auswirken können,*

*sonstige großflächige Handelsbetriebe, die im Hinblick auf den Verkauf an letzte Verbraucher und auf die Auswirkungen den in Nummer 2 bezeichneten Einzelhandelsbetrieben vergleichbar sind, sind außer in Kerngebieten nur in für sie festgesetzten Sondergebieten zulässig.“*

Nach der Rechtsprechung ist für die Beurteilung der Großflächigkeit nicht das Verhältnis des angebotenen Warensortimentes zum Platzbedarf maßgebend, sondern eine absolute Geschossfläche von 1.200 qm. Dies entspricht einer Verkaufsfläche von ca. 800 qm.

Unter Verkaufsfläche versteht man die Fläche, die dem Verkauf dient, einschließlich der Gänge und Treppen in den Verkaufsräumen, Standflächen, Kassenzonen und Auslageflächen, soweit sie dem Kunden zugänglich sind.

Die Festsetzung **des sonstigen Sondergebiets „SO 1 – Lebensmittelvollsortiment-Markt“** basiert auf den Vorgaben des Landesentwicklungsplans (LEP) und der BauNVO und zielt darauf ab, eine bedarfsgerechte Nahversorgung zu gewährleisten, während gleichzeitig die städtebauliche Entwicklung des Gebiets gefördert wird. Die zulässigen Nutzungen sind so konzipiert, dass sie den Anforderungen an eine moderne und umfassende Versorgung gerecht werden, ohne die städtebauliche Ordnung oder die Umwelt zu beeinträchtigen.

Mit der Überarbeitung des Bebauungsplans wird die Nutzung im Sondergebiet klar auf einen einzelnen Lebensmittelvollsortimenter mit einer maximalen Verkaufsfläche von 2.500 m<sup>2</sup> beschränkt. Ergänzende Einzelhandelsnutzungen (Drogeriemarkt, Getränkemarkt oder sonstige Fachmärkte) entfallen vollständig. Damit wird sichergestellt, dass das Plangebiet seine Funktion ausschließlich als Standort zur Sicherung der Nahversorgung erfüllt und keine raumordnerisch bedenkliche Agglomeration großflächiger Einzelhandelseinrichtungen entsteht.

Die Festsetzung eines Lebensmittelvollsortimenters mit einer Verkaufsfläche von maximal 2.500 m<sup>2</sup> ermöglicht es, die Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs zu versorgen, einschließlich Lebensmitteln, Gesundheits- und Körperpflegeartikeln, Schnittblumen sowie Büchern und Schreibwaren. Durch die Begrenzung der Randsortimente auf maximal 10 % der Gesamtverkaufsfläche wird sichergestellt, dass der Fokus auf den Kernsortimenten liegt und die Versorgungsfunktion nicht durch übermäßige Randsortimente beeinträchtigt wird. Diese Maßnahme trägt dazu bei, dass der Markt seine zentrale Rolle in der Nahversorgung effektiv erfüllen kann.

Die planerische Festlegung steht im Einklang mit der zwischenzeitlich erfolgten Abstimmung mit der Landesplanungsbehörde. Die kumulierte Verkaufsfläche aus dem Edeka-Vollsortimenter (2.500 m<sup>2</sup>) und der Wiedereröffnung des Kaufland-Marktes (6.180 m<sup>2</sup> einschließlich Mall) ergibt eine Gesamtverkaufsfläche von 8.680 m<sup>2</sup>, die gegenüber der vormals bestehenden Verkaufsfläche (8.446 m<sup>2</sup>) lediglich eine Erhöhung um 2,77 % darstellt. Diese wurde von der Landesplanung als raumordnerisch verträglich bestätigt.

Für die zweite Teilfläche des Plangebiets sind ausschließlich nicht verkaufsflächenrelevante Nutzungen (z. B. Dienstleistung, Handwerk, Waschstraße oder vergleichbare gewerbliche Einrichtungen) vorgesehen. Diese ergänzen die Nahversorgungsfunktion städtebaulich sinnvoll, ohne Auswirkungen auf die Einzelhandelsstruktur oder den zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt zu entfalten.

Die erforderliche Infrastruktur, wie Stellplätze, Anlieferbereiche, Sozialräume und Werbeanlagen, stellt sicher, dass der Betrieb des Marktes reibungslos und ohne negative Auswirkungen auf die Umgebung erfolgen kann. Diese Elemente tragen zur funktionalen und optischen Integration des Marktes in das städtebauliche Gefüge bei und fördern eine klare Kommunikation der Angebote. Zudem unterstützen Ladestationen für Elektromobile und Fahrradstellplätze umweltfreundliche Mobilität und tragen zur Nachhaltigkeit des Standorts bei.

Insgesamt gewährleisten die überarbeiteten Festsetzungen eine bedarfsgerechte, flächensparende und rechtssichere Entwicklung, die die Ziele des Landesentwicklungsplans (LEP Siedlung) sowie der kommunalen Einzelhandelsstrategie vollständig erfüllt. Sie sichern die Nahversorgung, wahren die raumordnerischen Grenzen und tragen zur nachhaltigen Aufwertung des bestehenden Versorgungsstandorts Rieffstraße bei.

## 6.2 MASS DER BAULICHEN NUTZUNG

Das Maß der baulichen Nutzung ist ein die städtebauliche Entwicklung entscheidend prägendes Element. So bestimmen Höhe, Dichte und Art der Bebauung das äußere Erscheinungsbild und haben gleichzeitig auch Auswirkungen auf den Flächenverbrauch. Die Nutzungsschablone enthält die Werte über das Maß der baulichen Nutzung und gilt für die zusammenhängend dargestellten überbaubaren Flächen. Zum Maß der baulichen Nutzung werden folgende Festsetzungen getroffen:

### 6.2.1 Grundflächenzahl (GRZ)

#### **Festsetzung**

Die maximal zulässige Grundflächenzahl in dem Sondergebiet SO wird auf 0,9 festgesetzt.

Gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO sind bei der Ermittlung der Grundfläche die Grundflächen von:

- Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten,
- Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sowie
- bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird

mitzurechnen.

#### **Erklärung / Begründung**

Die Festsetzung der maximal zulässigen Grundflächenzahl (GRZ) im Sondergebiet SO auf 0,9 basiert auf den Vorgaben der Baunutzungsverordnung (BauNVO) und berücksichtigt die spezifischen Anforderungen des geplanten Lebensmittelvollsortiment-Marktes sowie die städtebaulichen und funktionalen Gegebenheiten des Gebiets.

Die Grundflächenzahl gibt das Verhältnis der überbaubaren Grundfläche zur Gesamtfläche des Grundstücks an und ist ein zentrales Instrument der Bauleitplanung, das die Intensität der baulichen Nutzung eines Gebiets steuert. Gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO umfasst die GRZ die Grundflächen aller baulichen Anlagen, die auf dem Grundstück errichtet werden dürfen, einschließlich der Grundflächen von Garagen, Stellplätzen, Nebenanlagen und baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche.

Für Sondergebiete, insbesondere solche für großflächigen Einzelhandel, beträgt die übliche Obergrenze der GRZ gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO in der Regel 0,8. Diese Obergrenze stellt sicher, dass die bauliche Nutzung des Gebiets in einem angemessenen Rahmen bleibt und eine Überversiegelung vermieden wird. Die Festsetzung der GRZ auf 0,9 im vorliegenden Sondergebiet SO ist jedoch aufgrund der spezifischen Anforderungen des geplanten Lebensmittelvollsortiment-Marktes und der städtebaulichen Gegebenheiten gerechtfertigt.

Ein Lebensmittelvollsortiment-Markt mit einer Verkaufsfläche von maximal 2.500 m<sup>2</sup> erfordert eine entsprechende Grundfläche, um die notwendige Infrastruktur wie Lagerflächen, Anlieferbereiche, Sozialräume und Stellplätze unterzubringen. Diese zusätzlichen Flächen sind für den ordnungsgemäßen Betrieb des Marktes unerlässlich und tragen zur Funktionalität des Standorts bei. Die GRZ von 0,9 ermöglicht es, diese funktionalen Anforderungen zu erfüllen, ohne die städtebauliche Ordnung zu beeinträchtigen.

Das Plangebiet befindet sich in einem Gebiet, das bereits durch eine hohe bauliche Dichte und eine intensive Nutzung gekennzeichnet ist. Die Festsetzung der GRZ auf 0,9 stellt sicher, dass der Markt in das bestehende städtebauliche Gefüge integriert wird, ohne eine Diskrepanz zu den umliegenden Nutzungen zu erzeugen. Die leichte Überschreitung der üblichen GRZ von 0,8 ist in diesem Kontext vertretbar, da sie die notwendige Flexibilität bietet, um die spezifischen Anforderungen des Marktes zu erfüllen, ohne die städtebauliche Harmonie zu gefährden.

Die Festsetzung der GRZ auf 0,9 ermöglicht eine effiziente Nutzung des Grundstücks, ohne eine übermäßige Versiegelung zu verursachen und ohne die Umwelt übermäßig zu belasten. Die Festsetzung von Stellplatzbegrünungen und Randeingrünungen (siehe Kapitel 6.7.) trägt zusätzlich zur Nachhaltigkeit des Standorts bei und gleicht die durch die GRZ bedingte Versiegelung teilweise aus.

Die Festsetzung der GRZ auf 0,9 bietet die notwendige Flexibilität, um auf zukünftige Anpassungen und Änderungen der baulichen Nutzung reagieren zu können. Dies ist insbesondere im Kontext eines dynamischen Einzelhandelsmarktes von Bedeutung, der sich ständig verändert und an neue Anforderungen anpassen muss.

### **6.2.2 Höhe baulicher Anlagen (§ 18 BauNVO)**

#### **Festsetzung**

In den Sonstigen Sondergebieten wird eine maximale Höhe baulicher Anlagen festgesetzt von:

OK = 9,0 m

Die Gebäudehöhe wird ermittelt über den Abstand zwischen dem höchsten Gebäudepunkt (Oberkante Gebäude) und der Oberkante des Erdgeschossfußbodens.

Die zulässige Oberkante kann durch untergeordnete Bauteile (technische Aufbauten etc.) auf max. 10% der Grundfläche bis zu einer Höhe von max. 2,0 m überschritten werden. Durch Photovoltaikmodule / Solarmodule inklusive der zum Betrieb erforderlichen Anlagen und Bauteile sind weitere Überschreitungen zulässig. Eine Überschreitung der Gebäudeoberkante durch Dachaufbauten oder ähnliches für die Errichtung von Werbeanlagen ist nicht zulässig.

### **Erklärung / Begründung**

Zur eindeutigen Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung in einem Bebauungsplan ist stets eine dreidimensionale Maßfestsetzung erforderlich. Die Baunutzungsverordnung gibt dabei für die Bestimmung der Höhenentwicklung baulicher Anlagen folgende Festsetzungsmöglichkeiten vor:

- Festsetzung der Geschossflächenzahl (GFZ)
- Festsetzung der Vollgeschosszahlen
- Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen
- Festsetzung der Baumassenzahl.

Im vorliegenden Fall erfolgt in den Sonstigen Sondergebieten eine Festsetzung über die Höhe baulicher Anlagen.

Die Festsetzung der maximalen Höhe baulicher Anlagen im Sonstigen Sondergebiet auf OK = 9,0 m basiert auf städtebaulichen und funktionalen Anforderungen des geplanten Lebensmittelvollsortiment-Marktes sowie der angrenzenden Bebauung. Die Gebäudehöhe wird als Abstand zwischen dem höchsten Gebäudepunkt und der Oberkante des Erdgeschossfußbodens ermittelt, was eine klare und nachvollziehbare Definition bietet.

Die Höhe von 9,0 m entspricht den Maßstäben der umliegenden Bebauung und gewährleistet eine harmonische Integration des Marktes in das bestehende städtebauliche Gefüge. Sie bietet ausreichend Raum für Verkaufsflächen, Lagerflächen, Sozialräume und technische Anlagen, ohne zusätzliche Geschosse zu erfordern, die die Baukosten erhöhen und die städtebauliche Harmonie gefährden könnten.

Zulässige Überschreitungen der Gebäudehöhe sind durch untergeordnete Bauteile wie technische Aufbauten auf maximal 10 % der Grundfläche bis zu einer Höhe von 2,0 m möglich. Diese Regelung ermöglicht die Integration notwendiger technischer Anlagen, ohne die optische Wirkung des Gebäudes zu beeinträchtigen. Weitere Überschreitungen sind durch Photovoltaikmodule und Solarmodule zulässig, was die Nutzung erneuerbarer Energien fördert und zur Nachhaltigkeit des Marktes beiträgt. Eine Überschreitung der Gebäudeoberkante durch Dachaufbauten für Werbeanlagen ist nicht zulässig, um die städtebauliche Harmonie zu wahren.

Die Festsetzung der Gebäudehöhe auf 9,0 m ist somit eine bedarfsgerechte und städtebaulich sinnvolle Lösung, die die funktionalen Anforderungen des Marktes erfüllt, die Integration in das bestehende Gefüge sicherstellt und eine nachhaltige Entwicklung fördert.

### 6.3 BAUWEISE (§ 9 ABS. 1 NR. 2 BAUGB, § 22 BAUNVO)

#### **Festsetzung**

Im Sonstigen Sondergebiet SO wird eine abweichende Bauweise (a) gemäß § 22 Abs. 4 BauNVO festgesetzt. Eine Gebäudelänge von über 50 m ist hier zulässig, Grenzabstände sind weiterhin einzuhalten.

#### **Erklärung / Begründung**

Mit der Bauweise wird festgelegt, wie bauliche Anlagen auf den Grundstücksflächen anzuordnen sind. Die BauNVO unterscheidet dabei folgende Bauweisen:

- offene Bauweise: Gebäude mit einer Länge bis 50 m sind mit Grenzabstand zu errichten
- geschlossene Bauweise: Gebäude werden ohne seitlichen Grenzabstand errichtet
- abweichende Bauweise: Bauweise ist weder als offen noch als geschlossen zu bezeichnen

Die Begründung für diese Festsetzung basiert auf den spezifischen Anforderungen des geplanten Lebensmittelvollsortiment-Marktes sowie den städtebaulichen und funktionalen Gegebenheiten des Gebiets.

Die abweichende Bauweise ist notwendig, um den funktionalen Anforderungen eines großflächigen Einzelhandelsmarktes gerecht zu werden. Ein Lebensmittelvollsortiment-Markt mit einer Verkaufsfläche von maximal 2.500 m<sup>2</sup> erfordert eine entsprechende Gebäudelänge, um die notwendigen Verkaufsflächen, Lagerbereiche, Sozialräume und technischen Anlagen effizient unterzubringen. Eine Beschränkung der Gebäudelänge auf 50 Meter wäre in diesem Fall nicht praktikabel und würde die funktionale Nutzung des Marktes einschränken.

Die Festsetzung der abweichenden Bauweise ermöglicht es, die Gebäudelänge an die spezifischen Anforderungen des Marktes anzupassen, ohne die städtebauliche Ordnung zu beeinträchtigen. Die Einhaltung der Grenzabstände stellt sicher, dass die baulichen Anlagen ausreichend Abstand zu den Grundstücksgrenzen halten und somit die Nachbarbebauung nicht negativ beeinflusst wird. Dies trägt zur Wahrung der städtebaulichen Harmonie und zur Vermeidung von Konflikten mit angrenzenden Nutzungen bei.

#### 6.4 ÜBERBAUBARE GRUNDSTÜCKSFLÄCHEN (§ 9 ABS.1 NR. 2 BAUGB UND § 23 BAUNVO)

##### **Festsetzung**

Gem. § 23 Abs. 3 BauNVO werden die überbaubaren Grundstücksflächen im vorliegenden Bebauungsplan durch die Festsetzung von Baugrenzen bestimmt, die dem Plan zu entnehmen sind.

Ein Vortreten von untergeordneten Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden.

##### **Erklärung / Begründung**

Mit der Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche werden die bebaubaren Bereiche des Grundstücks definiert, die bis zu dem festgesetzten Maß der baulichen Nutzung bebaut werden dürfen. Die Festsetzung einer Baugrenze bedeutet gem. der Definition gem. § 23 Abs. 3 BauNVO:

*„Ist eine Baugrenze festgesetzt, so dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden.“*

Nahezu das gesamte Planungsgebiet wird als überbaubare Fläche festgesetzt, da die genaue Anordnung der zulässigen Märkte noch nicht abschließend geklärt ist. Diese Festsetzung ermöglicht es, die notwendigen Verkaufsflächen, Lagerbereiche, Sozialräume und technischen Anlagen flexibel und effizient unterzubringen. Sie stellt sicher, dass die bauliche Nutzung des Gebiets optimal und bedarfsgerecht erfolgt, ohne die städtebauliche Ordnung zu beeinträchtigen.

Eine Ausnahme bildet die Parzelle 206/28, die nicht als überbaubare Fläche festgesetzt wird. Diese Parzelle wird freigehalten, um die Erschließung der südlich angrenzenden Flächen zu gewährleisten. Die Sicherstellung der Erschließung ist für die funktionale Nutzung des Marktes und die städtebauliche Ordnung von entscheidender Bedeutung.

#### 6.5 VERKEHR

##### **6.5.1 Verkehrliche Konzeption**

###### **Verkehrsanbindung des Plangebietes**

Das Plangebiet ist unmittelbar an der Rieffstraße gelegen und daher über diese erschlossen. Hierzu ist lediglich eine Ein- und Ausfahrt zum Plangebiet herzustellen.

Die Rieffstraße führt im weiteren Verlauf in Richtung Süden und Nordwesten zur L174 und in Richtung Norden zur L173. Damit ist das Plangebiet an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Die L173 stellt über die Hilbringer Brücke auch die Anbindung an die BAB A 8 her.

## **Ruhender Verkehr**

Für den ruhenden Verkehr werden innerhalb des Plangebietes im Vorfeld der geplanten Märkte in ausreichendem Umfang Stellplätze neu geschaffen.

## **ÖPNV**

Eine ÖPNV-Verbindung besteht über die Buslinien 243, 244, 260 und 403 des SaarVV. Diese stellen ÖPNV-Anschlüsse an verschiedene Merziger Stadtteile sicher. Bushaltestellen befinden sich in fußläufiger Entfernung direkt in der Rieffstraße sowie in der Stadthalle Merzig.

## **Fußläufige Anbindung**

Eine fußläufige Anbindung existiert über die beidseitigen Fußwege entlang der Rieffstraße.

### **6.5.2 Festsetzungen zur Umsetzung der Verkehrskonzeption**

Für den Themenbereich Verkehr trifft der Bebauungsplan folgende Festsetzungen:

#### **Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB, § 12 BauNVO)**

Gem. § 12 Abs. 6 BauNVO wird festgesetzt, dass überdachte Stellplätze, Garagen und Carports nur innerhalb der überbaubaren Flächen zulässig sind. Nicht überdachte Stellplätze sind nur innerhalb der überbaubaren Flächen zulässig.

Eine ausreichende Anzahl an Abstellplätzen für Fahrräder soll auf dem Baugrundstück hergestellt werden. Orientierung geben dabei folgende Richtzahlen:

Großflächige Handelsbetriebe, Einzelhandelsbetriebe und Einkaufszentren ab 800 m<sup>2</sup> Verkaufs-nutzfläche: 1 Fahrradstellplatz je 100 m<sup>2</sup>. Von den geforderten Fahrradstellplätzen sollen 90 % für Besucherinnen und Besucher sein. Folgende Anforderungen sind zu erfüllen:

- a) Die Grundfläche für einen notwendigen Fahrradabstellplatz beträgt mindestens 0,70 m Breite und 2 m. Länge. Der Seitenabstand zwischen zwei Anlehnbügeln beträgt bei paralleler Aufstellung mindestens 1 m und bei Schräg- oder Hoch-/Tiefaufstellung mindestens 0,50 m. Die Breite des Erschließungsgangs zwischen den Fahrradabstellplätzen beträgt bei rechtwinkliger Aufstellung mind. 1,80 m, bei Schrägaufstellung mind. 1,30 m. b
- b) ) Abstellmöglichkeiten für Fahrradanhänger und Lastenräder müssen berücksichtigt werden. Dabei ist je zwanzig notwendige Fahrradabstellplätze ein Stellplatz für Lastenräder oder Anhänger herzustellen. Lastenräder bedürfen aufgrund ihrer größeren Maße (0,85m x 2,60 m) einer entsprechend dimensionierten Abstellfläche. Gleiches gilt für Stellplätze für Anhänger (1 m x 1,60 m zusätzlich zum Fahrrad).

#### **Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)**

Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird für das Sondergebiet ein Ein- und Ausfahrtsbereich zur Rieffstraße festgesetzt.

## **6.6 VER- UND ENTSORGUNG**

### **6.6.1 Allgemeine Konzeption**

Die Versorgung des Planungsgebietes mit Wasser und Energie ist sicherzustellen und mit den entsprechenden Versorgungsträgern abzuklären. Ebenso ist eine schadlose und umweltschonende Beseitigung der anfallenden Abwässer zu gewährleisten.

#### **Wasser-, Strom- und Gasversorgung sowie Abwasserentsorgung**

Da das Plangebiet bereits bebaut und somit erschlossen ist, sind entsprechende Anschlüsse zur Wasser-, Strom-, und Gasversorgung sowie die Abwasserentsorgung vorhanden. Grundversorger

für Strom, Gas und Wasser sind die Stadtwerke Merzig. Träger der innerörtlichen Abwasserentsorgung ist der Betrieb für innerörtliche Abwasserentsorgung der Stadt Merzig.

### **6.6.2 Festsetzungen zur Ver- und Entsorgung**

Für den Themenbereich Ver- und Entsorgung trifft der Bebauungsplan folgende Festsetzungen:

#### **Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB, § 12 BauNVO)**

Gemäß § 14 Abs. 1 Satz 3 BauNVO wird festgesetzt, dass Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO nur innerhalb der überbaubaren Flächen zulässig sind. Nebenanlagen, die der Versorgung des Baugebietes mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser dienen, sind gem. §14 Abs. 2 BauNVO auch außerhalb der überbaubaren Flächen ausnahmsweise zulässig.

## **6.7 GRÜN- UND LANDSCHAFTSPLANUNG**

Wesentliche Aufgabe des vorliegenden Bebauungsplans ist es, die Belange von Umwelt- und Naturschutz sowie der Ökologie und Landschaftspflege ausreichend zu berücksichtigen.

Hierzu werden folgende grünordnerische Festsetzungen im Bebauungsplan getroffen:

### **6.7.1 Flächen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)**

#### **P1: Stellplatzbegrünung**

Auf je 6 Stellplätze muss mindestens ein hochstämmiger Baum gepflanzt werden. Die Pflanzung der Bäume erfolgt entweder auf einem Stellplatz oder auf einem mindestens 1 m breiten Mittelstreifen zwischen den Stellplatzstreifen.

Bei den Anpflanzungen sind die DIN 18320, DIN 18915, DIN 18916, DIN 18919, DIN 18920 sowie die FLL Empfehlungen für Baumpflanzungen (Teil1 und 2), FLL ZTV Baumpflege und FLL Gütebestimmungen für Baumschulpflanzen zu beachten.

Erfolgte Anpflanzungen und deren dauerhafte Pflege unterliegen der Bindung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB.

Die Baumartenauswahl hat standortgerecht zu erfolgen. Folgende Artenauswahl dient als Orientierung. Abweichungen dazu werden mit dem FB Stadtplanung und Umwelt abgestimmt.

- Acer platanoides - CLEVELAND' Spitzahorn
- Ailanthus altissima - Götterbaum
- Corylus colurna - Baumhasel
- Platanus x acerifolia - Platane
- Pyrus calleryana CHANTICLEER' - chinesische Wildbirne
- Pyrus communis BEACH HILL' - Birne
- Robinia pseudoacacia MONOPHYLLA' - einblättrige Robinie
- Sophora japonica- japanischer Schnurbaum
- Sorbus intermedia BROUWERS' - schwedische Mehlbeere
- Tilia cordata "Greenspire" - Stadtlinde
- Tilia vulgaris Pallida' - Kaiserlinde

In der Regel sind Hochstämme, 3-4xv, mB, StU. 20-25 cm zu verwenden.

Die Größe der Pflanzgrube beträgt mindestens 12 m<sup>3</sup>. Die offene Baumscheibe einer überbauten Baumgrube ist mindestens 6 m<sup>2</sup> groß (Innenmaß, gemessen zwischen Betonrückenstützen Bordstein), unbefestigt und ohne Verdichtungen.

Auf den Baumscheiben ist ein Anfahr- und Überfahrschutz aus Stein oder Metall einzubauen.

Soweit das geforderte Substratvolumen mit der offenen Baumscheibe nicht erzielt werden kann, sind unter den unmittelbar angrenzenden befestigten Flächen belüftete Baumsubstrate einzubauen. Es sind Substrate mit Eigenschaften gemäß FLL-Richtlinie "Empfehlungen für Baumpflanzungen Teil 1 + 2" zu verwenden.

### **P2: Randeingrünung**

In den mit P2 gekennzeichneten Flächen im Sondergebiet sind Gehölze in einem Raster von 1,5 m x 1,5 m anzupflanzen und dauerhaft zu sichern. Hierfür sind heimische und standortgerechte Gehölze zu verwenden (siehe Pflanzliste). Rückschnitt- und Pflegemaßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherung sind im gesamten Plangebiet zulässig. Bestehende Gehölze, insbesondere die Roßkastanien entlang der Rieffstraße, sind zu erhalten, zu pflegen und in die Planung zu integrieren. Bei Abgang sind die Gehölze zu ersetzen.

### **Dachbegrünung**

Dächer mit einer Neigung von weniger als 20° sind bei einer zusammenhängenden Fläche ab 10m<sup>2</sup> mindestens extensiv zu begrünen und dauerhaft zu erhalten. Zu verwenden ist eine naturnahe Vegetation und ein Substrat mit einer Substratstärke von mindestens 10 cm. Die Bewässerung soll ausschließlich über Niederschlagswasser erfolgen. Bei intensiver Dachbegrünung ist eine zusätzliche Bewässerung zulässig. Nutzbare Dachterrassen sind bis zu einem Anteil von 30% der gesamten Dachfläche von der Begrünungspflicht ausgenommen. Energetisch genutzte Dachflächen können mit einer Dachbegrünung kombiniert werden.

### **Fassadenbegrünung**

Mauern und großflächige, (überwiegend) fensterlose Außenwände von Gebäuden (Fläche größer 30m<sup>2</sup>) sind mindestens zu 15% mit geeigneten Rankgehölzen oder Rankpflanzen zu begrünen und dauerhaft zu erhalten.

Für alle Pflanzmaßnahmen sind die DIN 18916 und DIN 18920 entsprechend zu beachten, d.h. es wird u.a. eine offene Fläche von mindestens 6m<sup>2</sup> und 16m<sup>2</sup> Grundfläche des durchwurzelbaren Raumes mit einer Tiefe von mindestens 80cm verlangt. Zudem sind gebietsheimische Gehölze mit der regionalen Herkunft „Westdeutsches Bergland und Oberrheingraben“ (Region 4) nach dem „Leitfaden zur Verwendung gebietseigener Gehölze“ (BMU, Januar 2012) zu verwenden. Zur optimalen Entfaltung der Funktionalität der Baumreihen sind zur Anpflanzung nur standortgerechte Arten bzw. deren Sorten zu verwenden, die für den städtischen Straßenraum geeignet sind. Hierzu kann beispielsweise die „GALK-Straßenbaumliste, Arbeitskreis Stadtbäume“ der Deutschen Gartenamtsleiterkonferenz herangezogen werden. Die folgende Artenliste stellt daher lediglich eine beispielhafte Auswahl der zu pflanzenden Gehölze dar:

#### Pflanzliste Gehölze

- Schlehe (*Prunus spinosa*)
- Hundsrose (*Rosa canina*)
- Zweigriffliger Weißdorn (*Crataegus laevigata*)
- Vogelbeere (*Sorbus aucuparia*)
- Eingriffliger Weißdorn (*Crataegus monogyna*)
- Gemeiner Schneeball (*Viburnum opulus*)
- Hasel (*Corylus avellana*)
- Roter Hartriegel (*Cornus sanguinea*)
- Schwarzer Holunder (*Sambucus nigra*)

#### Pflanzqualität

Zur schnelleren Wirksamkeit der Anpflanzungen im Sinne einer besseren Einbindung des Planungsraumes ins Landschaftsbild werden folgende Mindest-Qualitätsstandards an die Pflanzungen gestellt. Die Pflanzqualität hat daher den Mindeststandards der FLL (Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung, Landschaftsbau e.V., Bonn) zu entsprechen:

- Heister: 2xv, ab 100 m
- Sträucher: 2 Tr; ab 60 cm

Erfolgte Anpflanzungen unterliegen der Bindung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB.

### **6.7.2 Fläche zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB)**

Die bestehenden Pflanzungen bzw. Gehölze innerhalb der gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB gekennzeichneten Fläche sind dauerhaft zu erhalten bzw. bei Abgang nachzupflanzen. Insbesondere die 21 Rosskastanien (*Aesculus hippocastanum*) entlang der "Rieffstraße" sind als Einzelbäume dauerhaft zu erhalten.

#### **Erklärung / Begründung**

Die grünordnerischen Festsetzungen im Bebauungsplan verfolgen das Ziel, die ökologische Qualität des Gebiets zu verbessern, die Biodiversität zu fördern und das Mikroklima positiv zu beeinflussen. Gleichzeitig tragen sie zur optischen Aufwertung des Plangebiets bei und unterstützen die nachhaltige Entwicklung des Standorts. Im Folgenden werden die wesentlichen Ziele und Gründe für diese Festsetzungen erläutert.

#### **Förderung der Biodiversität**

Die Festsetzungen zur Stellplatzbegrünung, Randeingrünung, Dachbegrünung und Fassadenbegrünung zielen darauf ab, Lebensräume für Tiere und Pflanzen zu schaffen und die Artenvielfalt zu erhöhen. Hochstämmige Bäume, Gehölze und Rankpflanzen bieten Nistmöglichkeiten, Nahrung und Schutz für Vögel, Insekten und andere Tiere. Durch die standortgerechte Auswahl heimischer Arten wird die natürliche Vegetation gestärkt, was langfristig zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität beiträgt.

#### **Verbesserung des Mikroklimas**

Die Begrünungsmaßnahmen tragen zur Verbesserung des Mikroklimas bei, indem sie Schatten spenden, die Luftfeuchtigkeit erhöhen und die Aufheizung versiegelter Flächen reduzieren. Dies wirkt sich positiv auf das lokale Klima aus und schafft angenehmere Lebensbedingungen für Mensch und Natur. Besonders die Dach- und Fassadenbegrünung leistet einen wichtigen Beitrag zur Klimaregulierung in städtischen Räumen.

#### **Optische Aufwertung des Gebiets**

Die Begrünung von Stellplätzen, Rändern, Dächern und Fassaden trägt zur ästhetischen Aufwertung des Plangebiets bei. Grünflächen und Pflanzenbereiche gliedern das Gebiet optisch, schaffen eine ansprechende Umgebung und verbessern das Erscheinungsbild des Standorts. Dies fördert nicht nur die Akzeptanz des Projekts bei den Anwohnern, sondern steigert auch die Attraktivität des Gebiets.

#### **Nachhaltige Entwicklung**

Die Festsetzungen unterstützen eine nachhaltige Entwicklung des Plangebiets, indem sie die natürlichen Ressourcen schonen und die Umweltbelastung minimieren. Durch die extensive Dachbegrünung und die Nutzung von Niederschlagswasser zur Bewässerung wird der Wasserverbrauch reduziert. Gleichzeitig tragen die Begrünungsmaßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Bindung bei und leisten einen Beitrag zum Klimaschutz.

#### **Erhalt und Pflege bestehender Vegetation**

Bestehende Gehölze, insbesondere die Roßkastanien entlang der Rieffstraße, werden erhalten, gepflegt und in die Planung integriert. Dies trägt zum Erhalt des bestehenden Baumbestands bei und sichert die Kontinuität der Begrünung. Bei Abgang von Gehölzen sind diese zu ersetzen, um die ökologische Funktion langfristig zu gewährleisten.

## 6.8 KENNZEICHNUNG (§ 9 ABS. 5 NR. 3 BAUGB)

Kennzeichnungen sind keine rechtsverbindlichen Festsetzungen, sondern Hinweise auf Besonderheiten (insbesondere der Baugrundverhältnisse), deren Kenntnis für das Verständnis des Bebauungsplans und seiner Festsetzungen wie auch für die Vorbereitung und Genehmigung von Vorhaben notwendig ist. Bauherren und Baugenehmigungsbehörden sollen frühzeitig auf Probleme hingewiesen werden, die im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus haben Kennzeichnungen eine Warnfunktion, da auf potenziell gefährdende Einwirkungen hingewiesen wird.

### 6.8.1 Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdeten Stoffen belastet sind

Weite Teile des Bebauungsplanes liegen im Bereich der im Kataster über Altlasten und altlastenverdächtige Flächen (ALKA) erfassten Fläche mit der Bezeichnung:

MZG\_21837 „Raiffeisenhandel mit Getreidetrocknungsanlage und Güterschuppen der Bahn“

Aufgabe der Kennzeichnung ist es, für die dem Bebauungsplan nachfolgenden Verfahren (z.B. Baugenehmigungsverfahren, Genehmigungsverfahren nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz) auf mögliche Gefährdungen und die erforderliche Berücksichtigung von Bodenbelastungen hinzuweisen ("Warnfunktion").

Baumaßnahmen im Bereich der Altlast sind in Abstimmung mit dem Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz durch einen anerkannten Sachverständigen zu begleiten. Die planungsrechtlich zulässige Nutzung durch den o.g. Sachverständigen ist nachzuweisen. Ein entsprechendes Gutachten ist dem LUA vorzulegen. Das LUA erteilt dann erst die Freigabe zum Bau, so dass von einer fachgerechten Entsorgung / Sanierung der Altlast auszugehen ist.

#### Erklärung / Begründung

Eine Überprüfung des Plangebietes mit dem Kataster über Altlasten und altlastenverdächtige Flächen (ALKA) hat ergeben, dass dieses sich im Bereich der Altlast MZG\_21837 „Raiffeisenhandel mit Getreidetrocknungsanlage und Güterschuppen der Bahn“ befindet. Es handelt sich um einen ehemaligen Raiffeisenhandel mit Getreidetrocknungsanlage und Güterschuppen der Bahn.

Dem LUA liegt eine orientierende Altlastenuntersuchung der HPC AG vor, die im September 2014 im Auftrag der UBG Projektentwicklungs GmbH erstellt wurde. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden im gesamten Planbereich Auffüllungen in einer Mächtigkeit zwischen 1,7 bis 6,3 m vorgefunden, die offensichtlich zur Auffüllung eines Saarlarmes dienten und lokale Schadstoffauffälligkeiten aufweisen. Neben einer deutlichen Überschreitung des Prüfwertes nach Bodenschutzverordnung bezüglich PAK wurden erhöhte Werte an Schwermetallen und BTEX vorgefunden.

Bei möglichen Altlasten in einem Bebauungsplan ergibt sich eine Nachforschungspflicht gem. 2.1.2 des „Altlastenerlass“. Hierbei sind im Rahmen des Bebauungsplanes folgende Punkte zu beachten:

- Nach dem Gebot planerischer Konfliktbewältigung darf ein Bebauungsplan die von ihm ausgelösten Nutzungskonflikte nicht unbewältigt lassen. Die auf Grund der Planung ggf. erforderliche Behandlung der Bodenbelastung (Vorkehrungen im weiten, nicht nur technischen Sinne) muss technisch, rechtlich und finanziell möglich sein. Im Bebauungsplan sind soweit erforderlich die Festsetzungen zu treffen, die zur Behandlung der Bodenbelastung nach § 9 BauGB zulässig und geeignet sind.
- Die Gemeinde hat zu prüfen, ob der Bebauungsplan vor der Behandlung der Bodenbelastung in Kraft gesetzt werden kann oder ob die Behandlung der Bodenbelastung parallel zum Planverfahren durchgeführt wird und der Bebauungsplan erst nach deren Abschluss in Kraft gesetzt werden kann.

- Vor Behandlung der Bodenbelastung kann der Bebauungsplan in Kraft gesetzt werden, wenn:
  - durch Festsetzungen im Bebauungsplan oder durch sonstige öffentlich-rechtliche Sicherungen (wie der Eintragung von Baulasten oder dem Abschluss öffentlich-rechtlicher Verträge) sichergestellt ist, dass von der Bodenbelastung keine Gefährdungen für die vorgesehenen Nutzungen ausgehen können, oder wenn
  - eine Kennzeichnung ausreichend ist, weil die Durchführung der Maßnahmen nach den Umständen des Einzelfalls künftigem Verwaltungshandeln überlassen werden kann. Dabei erfordert das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung, dass die technische und wirtschaftliche Machbarkeit der erforderlichen Bodenbehandlung hinreichend genau prognostiziert werden kann und dass die rechtliche Umsetzung durch die nachfolgenden Verwaltungsverfahren (z.B. bauaufsichtliches Verfahren) gesichert ist.“

Die bezeichnete Fläche ist im Bauleitplan eindeutig als möglicher Kontaminationsbereich in Plan und Text zu kennzeichnen (§ 9 Abs. 5 Nr.3 BauGB, sowie Mustererlass zur Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren der Fachkommission „Städtebau“ der ARGEBAU).

Der Bauleitplan darf keine Nutzung vorsehen, die mit einer vorhandenen oder vermuteten Bodenbelastung auf Dauer unvereinbar und deshalb unzulässig wäre.

Im Bereich der Altlastverdachtsfläche sind die Vorhaben und Nutzungen gem.§ 9 Abs. 2 BauGB erst nach Abschluss einer Bodensanierungsmaßnahme zulässig, oder wenn eine Gefährdung empfindlicher Nutzungen auszuschließen ist bzw. der Verdacht gutachterlich durch einen nach § 18 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) zugelassenen Sachverständigen ausgeräumt ist.

## 6.9 HINWEISE

Die Hinweise beinhalten die im Zuge der Verwirklichung des Bebauungsplans zu beachtenden Aspekte, welche keinen Festsetzungscharakter haben bzw. aufgrund anderer Vorschriften, Normen etc. beachtlich sind. Auch ohne Festsetzungscharakter wird auf die Beachtung nachdrücklich hingewiesen.

### 6.9.1 Schutz des Mutterbodens (§ 202 BauGB)

Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen anderen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Hierbei sind die Bestimmungen der DIN18320 zu beachten. Ebenso zu beachten ist die DIN 19639 Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben.

### 6.9.2 Vegetationsschutz

Während den Baumaßnahmen sind zum Schutz der Vegetation DIN 18920, RAS-LP 4 und ZTV-Baumpflege zu beachten.

### 6.9.3 Rodungs- und Rückschnittarbeiten

Entsprechend § 39 Abs. 5 BNatSchG sind erforderliche Rodungs- und Rückschnittarbeiten im Zeitraum zwischen dem 01. Oktober und dem 28. Februar des Folgejahres durchzuführen.

### 6.9.4 Telekommunikationslinien

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z.B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit frei gehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können.

Bei Konkretisierung Ihrer Planungen durch einen Bebauungsplan ist eine Planauskunft und Einweisung von unserer zentralen Stelle einzufordern.

#### **6.9.5 Denkmalschutz**

Baudenkmäler und Bodendenkmäler sind nach heutigem Kenntnisstand von der Planung nicht betroffen. Auf die Anzeigepflicht von Bodenfunden (§ 16 Abs. 1 SdschG) und das Veränderungsverbot (§ 16 Abs. 2 SdschG) wird hingewiesen.

## **7 AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG / ABWÄGUNG**

Für jede städtebauliche Planung ist das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB von besonderer Bedeutung. Danach muss die Kreisstadt Merzig als Planungsträger bei der Aufstellung des Bebauungsplanes „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abwägen. Die Abwägung ist die eigentliche Planungsentscheidung. Hier setzt die Gemeinde ihr städtebauliches Konzept um und entscheidet sich für die Berücksichtigung bestimmter Interessen und die Zurückstellung der dieser Lösung entgegenstehenden Belange.

Die Durchführung der Abwägung impliziert eine mehrstufige Vorgehensweise, die aus folgenden vier Arbeitsschritten besteht:

- Sammlung des Abwägungsmaterials
- Gewichtung der Belange
- Ausgleich der betroffenen Belange
- Abwägungsergebnis

Hinsichtlich der städtebaulichen Ordnung und Entwicklung bzw. der natürlichen Lebensgrundlagen im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB sind zum jetzigen Zeitpunkt folgende mögliche Auswirkungen beachtet und in den eingestellt.

### **7.1 AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG**

#### **7.1.1 Auswirkungen auf die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung**

Die Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist eine zentrale Aufgabe der Bauleitplanung. Daher ist zu prüfen, ob von den zulässigen Nutzungen unzumutbare Beeinträchtigungen für die angrenzende Bebauung zu erwarten sind.

Die Entwicklung des Sondergebiets hat keine negativen Auswirkungen auf benachbarte Wohnnutzungen, da sich im unmittelbaren Umfeld ausschließlich gewerbliche Nutzungen sowie Verkehrs- und Bahnanlagen befinden. Schädliche Emissionen (Lärm, Licht, Abgase) werden im Rahmen des Genehmigungsverfahrens emissionsschutzrechtlich beurteilt und durch geeignete Maßnahmen minimiert.

### **7.1.2 Auswirkungen auf die Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile**

Die Planung verfolgt das Ziel, eine derzeit ungenutzte, ehemals gewerblich genutzte Fläche im Stadtgebiet Merzig – zwischen Rieffstraße und dem Bahngelände – einer neuen, zukunftsfähigen Nutzung zuzuführen. Durch die städtebauliche Neuordnung dieses Areals wird ein Beitrag zur Fortentwicklung und funktionalen Ergänzung dieses Bereiches geleistet, der sich seit den 1990er Jahren als Einzelhandelsstandort etabliert hat.

Das Areal selbst stellt einen strukturell belasteten Teilbereich innerhalb des Ortsteils dar. Die daraus resultierenden städtebaulichen Defizite durch mangelnde Flächennutzung und negative Auswirkungen auf das Umfeld – sollen durch die vorliegende Planung behoben werden. Ziel ist es, eine nachhaltige, wirtschaftlich tragfähige Nachnutzung zu ermöglichen, die zugleich funktional in das bestehende städtebauliche Gefüge eingebunden ist.

Die geplante Entwicklung steht im Einklang mit den übergeordneten Zielen der Stadtentwicklung. Sie greift die im Einzelhandelskonzept von 2024 formulierten Leitlinien zur Stärkung der Nahversorgung und zur Ergänzung der Innenstadtfunktion ausdrücklich auf. Die Rieffstraße wird dabei als integrierter Bestandteil des „Handelsraums Kernstadt Merzig“ verstanden, dessen Fortentwicklung durch die geplante Nachnutzung gezielt unterstützt wird.

Durch die Reaktivierung und Modernisierung der Brachfläche wird die bauliche Struktur des Quartiers qualitativ aufgewertet. Es entstehen städtebaulich geordnete, architektonisch zeitgemäße Gebäude- und Freiflächen, die zur langfristigen Attraktivität des Gebiets beitragen. Die geplanten Nutzungen ergänzen das bestehende Angebot und verbessern die infrastrukturelle Ausstattung des Quartiers. Gleichzeitig werden durch die Maßnahme Impulse für Folgeinvestitionen und mögliche Synergieeffekte im Umfeld gesetzt.

Ein Konflikt mit bestehenden Nachbarschaften oder gewachsenen Ortsstrukturen ist nicht zu erwarten, da sich die Maßnahme in ein bereits gewerblich und verkehrlich geprägtes Umfeld einfügt.

Insgesamt unterstützt die vorliegende Planung die strukturelle Weiterentwicklung und funktionale Anpassung eines zentrumsnah gelegenen Gebietes und leistet einen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung der Kreisstadt Merzig. Die Festsetzung beschränkt die zulässige Hauptnutzung auf einen Lebensmittel-Vollsortimenter (max. 2.500 m<sup>2</sup> VK) und grenzt damit die städtebauliche Funktion des Standorts klar ein; weitere großflächige Einzelhandelsnutzungen werden ausgeschlossen.

### **7.1.3 Auswirkungen auf die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege**

#### **Boden**

Das Plangebiet ist bereits in weiten Teilen durch frühere Nutzungen vorbelastet und versiegelt. Es handelt sich nicht um schützenswerte naturnahe oder landwirtschaftlich genutzte Böden. Durch die beabsichtigte Nachnutzung erfolgt keine zusätzliche Inanspruchnahme neuer Freiflächen. Versiegelte Flächen werden neu strukturiert, wobei durch eine landschaftsplanerische Begleitplanung eine teilweise Entsiegelung und ökologische Aufwertung der nicht baulich genutzten Flächen vorgesehen ist. Der Eingriff in den Boden ist daher gering und im Rahmen des zu erwartenden Maßes für innerstädtische Konversionsflächen vertretbar. Die als Altlast geführte Teilfläche wird in der Planzeichnung kenntlich gemacht; die Sanierungs- bzw. Sicherungserfordernisse werden im Baugenehmigungsverfahren nach Maßgabe der Bodenschutzbehörde umgesetzt.

## **Wasser**

Das Plangebiet befindet sich außerhalb von Wasserschutzgebieten. Im Geltungsbereich sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Die geplante Bebauung betrifft somit keine Fließ- oder Stillgewässer, und es sind keine direkten Eingriffe in Gewässerstrukturen vorgesehen.

Die nördlichste Parzelle des Geltungsbereichs auf Gemarkung Merzig, Flur 21, Flurstück 206/71 liegt jedoch teilweise innerhalb des Risikogebiets der Saar. Gemäß den Hochwassergefahrenkarten handelt es sich hierbei um eine Zone, die bei extremen Hochwasserereignissen (HQextrem) überflutet werden kann. In unmittelbarer Nähe dieser Fläche ist ein Baufeld vorgesehen.

Gemäß § 78b Abs. 1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen insbesondere der Schutz von Leben und Gesundheit sowie die Vermeidung erheblicher Sachschäden in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen.

Nach dem vorliegenden Geländemodell liegt die betroffene Fläche auf einer Anschüttung östlich der Rieffstraße. Im Falle eines Extremhochwassers der Saar würde nach derzeitiger Kenntnis lediglich der Böschungsbereich überschwemmt, nicht jedoch die höher gelegenen Flächen, auf denen die Bebauung geplant ist. Die Bereiche der Rieffstraße selbst sowie des angrenzenden Kreisverkehrs wären unter Umständen temporär betroffen. Wird der Markt auf der bestehenden Geländeoberkante errichtet, ist gemäß derzeitiger Einschätzung eine Hochwassersicherheit gegeben.

Im weiteren Verfahren wird empfohlen, die geplante Geländehöhe konkret zu überprüfen und zu dokumentieren, um die Hochwassersicherheit abschließend bewerten zu können. Darüber hinaus sind geeignete Maßnahmen zur geordneten Regenwasserbewirtschaftung vorgesehen, wie etwa dezentrale Versickerung oder Rückhaltung, um das lokale Wassermanagement nachhaltig zu sichern.

## **Klima / Luft**

Aufgrund der bisherigen Vorprägung als Gewerbefläche ist keine relevante Frischluft- oder Kaltluftschneise betroffen. Die klimatische Ausgleichsfunktion der Fläche ist gering. Im Rahmen der Bauleitplanung werden Begrünungsmaßnahmen (z. B. Baumpflanzungen auf Stellplatzflächen, Dach- und Fassadenbegrünung) vorgesehen, um mögliche mikroklimatische Auswirkungen zu kompensieren. Eine nennenswerte Verschlechterung der Luftqualität ist aufgrund der verkehrlichen Erschließungssituation und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens nicht zu erwarten. Die textlichen Festsetzungen fördern zudem den Einsatz erneuerbarer Energien (PV) sowie Ladeinfrastruktur.

## **Arten und Biotope**

Auf der Fläche befinden sich keine nach § 30 BNatSchG oder Landesrecht geschützten Biotope.

### Ergebnisse der Habitatpotenzialanalyse

Die Habitatpotenzialanalyse des Plangebiets östlich der Rieffstraße in Merzig zeigt, dass die untersuchte Fläche zwischen dem Gewerbegebiet Rieffstraße und der Bahntrasse nahe dem Merziger Bahnhof ruderalisiertes, teilweise aufgeschüttetes Gelände ist. Auf dem Gelände haben sich überwiegend Gebüschstrukturen mit teils aufkommenden Pionierbäumen und randlichem Ruderalbewuchs entwickelt. Die Gebüschse setzen sich vor allem aus heimischen Arten wie Brombeere, Hartriegel, Hundsrose und Waldrebe zusammen. Als Pioniergehölze sind neben Birke und Sal-Weide auch nicht-heimische Arten wie Balsam-Pappel, Robinie und Sommerflieder vorhanden. Im südlichen Teil des Plangebietes befinden sich ein größerer und einzelne kleinere, wenig bewachsene Schutthaufen bzw. -hügel. Im nördlichen Teil des Plangebietes verläuft mittig ein Schotterweg, der zu einer geschotterten Lagerfläche mit Baustellenfahrzeugen und Baumaterial führt.

Die Gehölzstrukturen weisen prinzipiell eine gute Eignung als Bruthabitat für gebüsch- bzw. heckenbrütende Vögel auf. Daneben dienen die vorhandenen Strukturen verschiedenen Arten als Nahrungshabitat, was sich auch im Rahmen der Geländebegehung zeigte, bei der u. a. Haussperling, Rotkehlchen, Blau- und Kohlmeise, Heckenbraunelle, Stieglitz, Amsel und Rabenkrähe erfasst wurden. Darüber hinaus besteht in großen Teilen ein gutes Habitatpotenzial für die Haselmaus. Aufgrund der großflächigen Vorkommen von Brombeeren sowie weiteren beerentragenden Sträuchern wie Hundsrose und Hartriegel ist neben der strukturellen Eignung auch von einem ausreichenden Nahrungsangebot auszugehen.

Die im Plangebiet vorhandenen Schutthaufen und Schotterflächen stellen außerdem geeignete Lebensräume für Reptilien dar. Es ist insbesondere von Vorkommen der Mauereidechse auszugehen, da es bereits Nachweise der Art im direkten Umfeld gab.

Auf Grundlage des geschilderten Habitatpotenzials werden für Vögel, Reptilien und die Haselmaus vertiefende Freilandstudien vor Baubeginn erforderlich. Bei nachweislichen Vorkommen planungsrelevanter Arten sind zur Vermeidung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG geeignete Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie ggf. Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Neben Bauzeitbeschränkungen können aufgrund der isolierten Lage des Gebietes auch Umsiedlungsmaßnahmen (insbesondere bezüglich Haselmaus und Mauereidechse) sowie die Schaffung von Ersatzhabitaten erforderlich sein.

#### **7.1.4 Auswirkungen auf die Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung**

Die vorliegende Planung zur Ansiedlung eines großflächigen Lebensmittelvollsortimenters (Edeka, ca. 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) als allein zulässige großflächige Einzelhandelsnutzung im SO 1 auf einer derzeit brachliegenden, ehemals gewerblich genutzten Fläche an der Rieffstraße hat erhebliche positive Auswirkungen auf die wirtschaftliche Struktur und Versorgungslage der Kreisstadt Merzig.

##### **Verbesserung der verbrauchernahen Versorgung**

Durch das Vorhaben wird eine zentrale Versorgungslücke im Bereich der Nahversorgung geschlossen. Die geplante Einzelhandelsnutzung trägt wesentlich zur Wiederherstellung und Aufwertung der Versorgungsqualität im Stadtgebiet bei. Dies betrifft insbesondere die Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel. Die überarbeitete Auswirkungsanalyse (isoplan, 07.10.2025) weist unter Berücksichtigung der parallelen Wiedereröffnung des Kaufland-Standorts eine deutliche Stabilisierung der Kaufkraftbindung in Merzig nach; überschießende, strukturell nachteilige Umverteilungseffekte werden nicht prognostiziert.

##### **Stärkung des mittelständischen Einzelhandelsumfelds**

Das Vorhaben ergänzt die bestehende Einzelhandelsstruktur an der Rieffstraße, die durch mittelständisch geprägte Anbieter (z. B. Aldi, Lidl, dm, Baumarkt) dominiert wird. Durch die geplante Nachnutzung wird das Handelsumfeld insgesamt attraktiver, was Synergieeffekte zwischen den Betrieben begünstigt. Auch für kleinere Anbieter können sich daraus Frequenzsteigerungen und wirtschaftliche Impulse ergeben.

Gleichzeitig werden durch die Ansiedlung neue sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in unterschiedlichen Qualifikationsbereichen geschaffen – insbesondere im Einzelhandel, in der Logistik und im Dienstleistungsbereich. Die Arbeitsplatzeffekte wirken stabilisierend auf den lokalen Arbeitsmarkt und tragen zur Stärkung der städtischen Wirtschaftsstruktur bei.

##### **Vermeidung von negativen Umverteilungseffekten**

Die im Rahmen der Auswirkungsanalyse untersuchten Umverteilungseffekte zeigen, dass keine strukturelle Gefährdung des zentralen Versorgungsbereichs (ZVB) der Innenstadt zu erwarten ist. Die prognostizierten Umsatzumverteilungen bleiben – kumulativ mit dem vorhabensbezogenen

Parallelprojekt „Vordere Rieffstraße“ – unterhalb der in der raumordnerischen Praxis relevanten 10-%-Schwelle für schädliche städtebauliche Auswirkungen. Zwei Einzelwettbewerber außerhalb des ZVB können zwar höher betroffen sein, jedoch ohne dass daraus eine funktionale Schwächung eines Versorgungsbereichs resultiert. Das Vorhaben ist daher auch unter wirtschaftsstrukturellen Gesichtspunkten als verträglich einzustufen.

### **Einordnung in die kommunale Einzelhandelsstrategie**

Die Maßnahme entspricht den Zielsetzungen des fortgeschriebenen Einzelhandelskonzepts der Stadt Merzig (2024), das die Rieffstraße als funktionsstarken Ergänzungsstandort zur Innenstadt einstuft. Die mit der Landesplanungsbehörde abgestimmte Obergrenze der kumulativen Verkaufsflächen (Kaufland 6.180 m<sup>2</sup> inkl. Mall + Edeka 2.500 m<sup>2</sup> = 8.680 m<sup>2</sup>) wird durch die Planfestsetzungen gesichert; zusätzliche großflächige Einzelhandelsflächen entfallen. Das geplante Vorhaben unterstützt damit eine bedarfsgerechte, mittelzentrumsadäquate Versorgung der Gesamtstadt und ihres Verflechtungsbereichs.

### **Fazit**

Das Vorhaben stellt eine wirtschaftlich tragfähige, strukturell abgestimmte und mittelstandsfreundliche Maßnahme zur Stärkung der Nahversorgung und des Einzelhandelsstandorts Merzig dar. Es entspricht den raumordnerischen und kommunalen Zielsetzungen, fördert die Standortattraktivität, schafft Arbeitsplätze und sichert die Versorgung der Bevölkerung im Mittelzentrum Merzig nachhaltig ab.

### **7.1.5 Auswirkungen auf die Belange der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen**

Das geplante Vorhaben zur Ansiedlung eines großflächigen Lebensmittelvollsortimenters (Edeka) als alleiniger großflächiger Markt im SO 1 im Bereich der Rieffstraße hat direkte und mittelbare positive Auswirkungen auf den lokalen Arbeitsmarkt der Kreisstadt Merzig. Die Entwicklung der vormals brachgefallenen Fläche wird dabei als bedeutender Impulsgeber für die Stabilisierung und Stärkung der regionalen Beschäftigungslage gewertet.

### **Schaffung neuer Arbeitsplätze**

Mit der Realisierung des Vorhabens entstehen neue sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern und Qualifikationsstufen. Dazu zählen insbesondere:

- Einzelhandel (Verkaufs- und Kassenpersonal, Filialleitung)
- Logistik und Warenwirtschaft
- Reinigung, Sicherheit und Gebäudemanagement
- Verwaltung und Betriebsorganisation

Die Schaffung dieser Arbeitsplätze wirkt sich unmittelbar beschäftigungsfördernd aus, da es sich um regelmäßige, überwiegend unbefristete Tätigkeiten im Bereich der Grundversorgung handelt, die insbesondere für lokale Arbeitskräfte zugänglich sind. Es ist davon auszugehen, dass ein erheblicher Teil der entstehenden Arbeitsverhältnisse mit wohnortnahen Bewerberinnen und Bewerbern besetzt werden kann, was zusätzlich zur Stärkung der regionalen Wirtschaftsstruktur beiträgt.

### **Sicherung bestehender Beschäftigungsverhältnisse im Handelsumfeld**

Darüber hinaus stärkt das Vorhaben das bestehende Handelsumfeld an der Rieffstraße, in dem sich bereits zahlreiche mittelständisch geprägte Einzelhandelsunternehmen befinden. Durch die geplante Neuansiedlung wird das Standortprofil verbessert und die Kundenfrequenz erhöht, was

stabilisierend auf die Beschäftigungssituation in angrenzenden Betrieben wirkt. Insbesondere Synergieeffekte mit angrenzenden Märkten (z. B. Aldi, Lidl, dm) können dazu beitragen, bestehende Arbeitsplätze im Einzelhandel langfristig zu sichern.

### **Indirekte Beschäftigungseffekte**

Neben den direkt im Markt beschäftigten Personen sind auch indirekte Beschäftigungseffekte zu erwarten – etwa in den Bereichen Bau, Handwerk, Transport, Gebäudetechnik sowie bei Dienstleistern für Wartung, Reinigung, Entsorgung und Sicherheit. Auch hier profitieren regionale Anbieter, was zu einer multiplikativen Wirkung auf die regionale Wirtschaft führen kann.

### **Stärkung des Arbeitsmarkts im Mittelzentrum Merzig**

Die Maßnahme leistet somit einen Beitrag zur Stärkung der Beschäftigungsfunktion Merzigs als Mittelzentrum, wie sie im Landesentwicklungsplan Siedlung (LEP-Siedlung) vorgesehen ist. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung trägt das Projekt dazu bei, dass wirtschaftliche Impulse und Beschäftigungszuwächse nicht in benachbarte Kommunen abwandern, sondern vor Ort in Wert gesetzt werden.

### **7.1.6 Auswirkungen auf die Belange des Verkehrs**

Mit der geplanten Ansiedlung eines Lebensmittelvollsortimenters auf dem Grundstück an der Rieffstraße sind auch verkehrsrelevante Aspekte verbunden, die im Rahmen der städtebaulichen Planung zu berücksichtigen sind. Ziel der Planung ist es, die Verkehrsbelange von Beginn an so zu lenken, dass die Nutzbarkeit des Standorts sichergestellt und gleichzeitig die umliegende Infrastruktur nicht übermäßig beansprucht wird.

### **Erschließung und Lage im Verkehrsnetz**

Die Anbindung des Plangebiets erfolgt über die Rieffstraße, die als voll ausgebaute innerstädtische Haupteerschließungsstraße eine gute Anbindung an das übergeordnete Straßennetz bietet. Über nahegelegene Knotenpunkte bestehen Verbindungen zur Bundesstraße B 51 sowie zur Autobahn A 8. Das Grundstück liegt somit in einem verkehrlich gut erschlossenen Bereich.

Die geplante Erschließung sieht vor, den Zu- und Abfahrtsverkehr geordnet über das interne Grundstücksnetz abzuwickeln. Für den ruhenden Verkehr werden auf dem Grundstück selbst Stellplätze bereitgestellt. Dadurch ist nicht zu erwarten, dass es zu Belastungen angrenzender öffentlicher Flächen kommt.

### **Verkehrsaufkommen und Verträglichkeit**

Aufgrund der Art der vorgesehenen Nutzung – insbesondere im Bereich der Nahversorgung – ist von einem verkehrlichen Ziel- und Quellverkehr auszugehen, der überwiegend lokal verankert ist. Der Standort ist nicht auf eine überregionale Magnetwirkung ausgelegt. Das daraus resultierende Verkehrsaufkommen dürfte sich überwiegend auf den Tagesverlauf verteilen und keine außergewöhnlichen Spitzenzeiten aufweisen.

Die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Anbindung wird durch ein externes Verkehrsgutachten nachgewiesen. Etwaige Optimierungsmaßnahmen (z. B. Anpassungen der Zufahrtgeometrie, Querungshilfen, Rad- und Fußwegeführung) werden im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt.

### **Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und alternative Mobilität**

Das Plangebiet ist in fußläufiger Entfernung an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden, wodurch das Vorhaben auch ohne motorisierten Individualverkehr gut erreichbar ist. Durch die Nähe zur Innenstadt ist zudem eine Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad gegeben.

Zur Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsformen ist vorgesehen, entsprechende Fahrradabstellplätze sowie Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge zu schaffen.

### **Fazit:**

Die geplante Nutzung an der Rieffstraße lässt sich verkehrlich gut in die vorhandene Erschließungsstruktur integrieren. Aufgrund der Lage, der vorhandenen Anbindung und der geplanten Maßnahmen zur internen Verkehrsorganisation sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des bestehenden Verkehrsnetzes zu erwarten. Aspekte der Verkehrssicherheit, der Erreichbarkeit und der Nachhaltigkeit wurden im Rahmen der Planung angemessen berücksichtigt. Die Reduktion des planerischen Programms auf einen Vollsortimenter (2.500 m<sup>2</sup> VK) entlastet gegenüber früheren Varianten zusätzlich die verkehrliche Bewertung.

### 7.1.7 Auswirkungen auf alle sonstigen Belange

Alle sonstigen Belange bei der Aufstellung von Bauleitplänen laut § 1 Abs. 6 BauGB zu berücksichtigenden Belange werden nach jetzigem Kenntnisstand durch die Planung nicht berührt.

## 7.2 GEWICHTUNG DES ABWÄGUNGS MATERIALS

Im Rahmen der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB wurden die öffentlichen und privaten Belange umfassend ermittelt und gegeneinander sowie untereinander gerecht gewichtet. Maßgebliche Gesichtspunkte waren insbesondere die Ziele der Raumordnung (LEP Siedlung), die städtebauliche Ordnung und Entwicklung, die Sicherung einer bedarfsgerechten Nahversorgung, die Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich (Innenstadt), verkehrliche Belange, Belange von Natur und Landschaft einschließlich Altlasten- und Hochwasserhinweisen sowie die vorgebrachten Einwendungen aus der Beteiligung.

### Belange, die für den Bebauungsplan sprechen:

- **Sicherung der Nahversorgung und Kaufkraftbindung:** Mit der auf 2.500 m<sup>2</sup> VK begrenzten Ansiedlung eines Lebensmittel-Vollsortimenters wird die infolge der früheren Schließung des Kaufland-SB-Warenhauses entstandene Versorgungslücke verlässlich geschlossen. Die überarbeitete Auswirkungsanalyse (Stand 07.10.2025) bestätigt, dass keine schädlichen, den ZVB beeinträchtigenden Umverteilungen zu erwarten sind; die Kaufkraftbindung in Merzig wird stabilisiert.
- **Raumordnerische Konformität und Abstimmung mit der Landesplanung:** Die kumulierte Gesamtverkaufsfläche von 8.680 m<sup>2</sup> (Kaufland + Edeka) ist mit der Landesplanungsbehörde abgestimmt und als raumordnerisch verträglich bewertet. Die Planfestsetzungen schließen zusätzliche großflächige Einzelhandelsnutzungen aus und sichern damit die Einhaltung der Obergrenze.
- **Innenentwicklung/Revitalisierung:** Die Wiedernutzbarmachung einer vorgeprägten Brachfläche im Siedlungszusammenhang entspricht § 1a Abs. 2 BauGB (Innenentwicklung) und schont Freiflächen.
- **Städtebauliche Ordnung und Nebenzentrum:** Der Standort Rieffstraße ist funktional in den Handelsraum der Kernstadt eingebunden und als autokundenorientiertes Nebenzentrum geeignet; die klare Monofunktion „Vollsortimenter“ begrenzt die städtebauliche Wirkung.
- **Verkehr und Erreichbarkeit:** Die leistungsfähige Anbindung über die Rieffstraße/L174 sowie die fußläufige Erreichbarkeit (Unterführung) und ÖPNV-Anbindung sprechen für die Tragfähigkeit; etwaige Detailanpassungen werden in der Ausführungsplanung umgesetzt.
- **Arbeitsplätze/Wirtschaft:** Direkte und indirekte Beschäftigungseffekte sowie Synergien im bestehenden Handelscluster (Aldi, Lidl, dm, Baumarkt) stärken den mittelständischen Standort.
- **Umwelt und Klima:** Als vorbelastete/versiegelte Fläche mit Dach-/Fassadenbegrünung und PV/Ladeinfrastruktur ist eine klima- und flächenschonende Entwicklung gegeben; artenschutzrechtliche Prüfungen sind vorgesehen und vollziehbar.

- Rechtssicherheit des Verfahrens: UVP-Vorprüfung ordnungsgemäß durchgeführt und dokumentiert, Anwendung § 13a BauGB sachgerecht; Altlasten- und Hochwasserhinweise sind planerisch gekennzeichnet und fachrechtlich bewältigbar.

Belange, die gegen den Bebauungsplan sprechen:

- Wettbewerbliche Einwendungen (u. a. REWE, Bürger): Befürchtete Umsatzverlagerungen und Magnetwirkung zu Lasten der Innenstadt und Nachbargemeinden; diese wurden fachgutachtlich widerlegt (ZVB-Umverteilungen < 10 %; keine strukturelle Gefährdung).
- Standort-Integrationskritik (u. a. Verweis auf OVG Lüneburg): Der Verweis betrifft landesrechtlich nicht einschlägige Maßstäbe (Niedersachsen). Nach LEP Siedlung (Ziel 46) genügt hier der räumlich-funktionale Zusammenhang; dieser ist gegeben.
- Verkehrsmehrbelastung: Zunahmen sind ortsverträglich und durch Detailmaßnahmen (Zufahrtsgometrie, Querungshilfe, Rad/Fuß) beherrschbar.
- Altlasten/Artenschutz/Hochwasser (HQextrem-Randzone): Diese fachrechtlichen Risiken sind beherrschbar (ALKA-Kennzeichnung, Sanierungsbegleitung, artenschutzrechtliche Maßnahmen/ggf. Umsiedlungen; Höhenlage/Entwässerungskonzept).
- Frühere Kritik an Datengrundlagen/Parallelplanung: Bezog sich auf älteren Gutachtenstand (01/2025); mit Gutachten 10/2025 und landesplanerischer Abstimmung sind diese Punkte überholt.
- Verlagerung Drogeriemarkt: Die frühere Option wurde planerisch gestrichen; keine zusätzlichen 750-m<sup>2</sup>-Flächen mehr vorgesehen.

Gesamtabwägung: Die öffentlichen Belange der Daseinsvorsorge, der raumordnerischen Steuerung, der Innenentwicklung und der städtebaulichen Ordnung überwiegen die gegen das Vorhaben sprechenden Interessen deutlich. Wettbewerbliche Einzelinteressen erfahren keinen Vorrang gegenüber der bedarfsgerechten, landesplanerisch abgestimmten Versorgungslösung. Die verbleibenden Umwelt-, Verkehrs- und Fachrechtsbelange sind durch Festsetzungen/Hinweise sowie nachfolgende Fachverfahren vollziehbar zu bewältigen.

### 7.3 FAZIT

Der Bebauungsplan „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ ist städtebaulich erforderlich, raumordnerisch vertretbar und rechtssicher umsetzbar. Die klare Beschränkung auf einen Lebensmittel-Vollsortimenter mit maximal 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, die Streichung sämtlicher zusätzlicher großflächiger Einheiten sowie die planerische Sicherung der mit der Landesplanung abgestimmten Obergrenze (8.680 m<sup>2</sup> VK, kumulativ mit Kaufland) gewährleisten die Vereinbarkeit mit LEP-Zielen (Konzentration, Kongruenz, Integrations- und Beeinträchtigungsverbot) und mit § 11 Abs. 3 BauNVO.

Die überarbeitete Auswirkungsanalyse (10/2025) zeigt keine schädlichen Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich; Innenstadt und benachbarte Zentren bleiben funktionsfähig. Die Innenentwicklung einer vorgeprägten Brachfläche mit ökologischen Qualitäten (Begrünungen, PV, Ladeinfrastruktur) und einer leistungsfähigen Erschließung stärkt den Standort Rieffstraße als autokundenorientiertes Nebenzentrum und bindet Kaufkraft im Mittelzentrum Merzig. Arbeitsplatz- und Synergieeffekte sind positiv.

Die vorgetragenen Einwendungen (u. a. Bedarfs-/Datenkritik, Parallelplanung, Standortintegration, Verkehr) sind im aktuellen Gutachtenstand und durch die Festsetzungssystematik entkräftet. Fachrechtliche Themen (Altlasten, Artenschutz, HQextrem-Randlage) sind planerisch adressiert und im Vollzug beherrschbar.

# Neubau eines Lebensmittel- Vollsortimentmarktes in der Rieffstraße in Merzig

## Auswirkungsanalyse

Nach der Offenlage überarbeitete Fassung

erstellt im Auftrag der  
Einkaufszentrum Rieffstr. MZG GmbH  
Haagstraße 6  
66679 Losheim am See

Saarbrücken, 22.10.2025

**isoplan**  
:marktforschung

# Inhalt

<b>Inhalt .....</b>	<b>2</b>
<b>1 Hintergrund, Aufgabenstellung und Methodik .....</b>	<b>4</b>
1.1 Hintergrund.....	4
1.2 Aufgabenstellung.....	5
1.3 Untersuchungsgebiet.....	5
1.4 Aufbau, Methoden und Annahmen .....	5
1.5 Berücksichtigte Fachbeiträge und Konzepte.....	10
<b>2 Rahmendaten des Vorhabens.....</b>	<b>11</b>
2.1 Bestandssituation im Umfeld des Standorts.....	11
2.2 Erreichbarkeit .....	13
2.3 Aussagen der Bauleitplanung .....	14
2.4 Beschreibung des Einzelhandelsvorhabens .....	18
<b>3 Landesplanerische und kommunale Vorgaben .....</b>	<b>20</b>
3.1 Landesentwicklungsplan.....	20
3.2 Kommunales Einzelhandelskonzept .....	24
3.3 Kommunale Einzelhandelsstrategie Handel 3.0.....	27
<b>4 Absatzwirtschaftliche Rahmenbedingungen .....</b>	<b>28</b>
4.1 Nachfrageseite: Bevölkerung.....	28
4.2 Nachfrageseite: Kaufkraft .....	29
4.3 Angebotsseite: Kreisstadt Merzig .....	31
4.4 Wettbewerber im Umland .....	32
4.5 Kaufkraftbindung, Tragfähigkeit des Vorhabens .....	36
4.6 Einzugsbereich des Vorhabens .....	39
<b>5 Auswirkungsanalyse .....</b>	<b>41</b>
5.1 Annahmen der Szenarien .....	41
5.2 Einwirkungsbereich .....	41
5.3 Umsatzumverteilung.....	43

<b>6</b>	<b>Einordnung und Bewertung der Auswirkungen .....</b>	<b>46</b>
6.1	Einhaltung der Ziele des LEP, Teilabschnitt Siedlung .....	46
6.1.1	Bedarfsgerechte Versorgung (Z 41) .....	46
6.1.2	Konzentrationsgebot (Z 42) .....	49
6.1.3	Einkaufsagglomerationen (Z 43) .....	49
6.1.4	Kongruenzgebot (Z 44) .....	49
6.1.5	Beeinträchtigungsverbot (Z 45) .....	51
6.1.6	Städtebauliches Integrationsgebot (Z 46) .....	53
6.2	Einhaltung der Planungsziele der Stadt Merzig für Einzelhandel .....	54
<b>7</b>	<b>Gutachterliches Fazit .....</b>	<b>55</b>

# 1 Hintergrund, Aufgabenstellung und Methodik

## 1.1 Hintergrund

In der Kreisstadt Merzig besteht derzeit ein Defizit bei der Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen und periodischen Bedarfs, insbesondere mit Nahrungs- und Genussmitteln. Um einen Beitrag zur Schließung dieser Versorgungslücke zu leisten, plant die Einkaufszentrum Rieffstr. MZG GmbH aus Losheim, im Nebenzentrum Rieffstraße auf einer derzeitigen Brachfläche einen Edeka-Lebensmittel-Vollsortiment-Markt mit 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche zu errichten. Das Vorhaben ist entsprechend dem aktuellen Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Merzig ein wesentlicher Baustein der künftigen Einzelhandelsentwicklung der Kreisstadt Merzig.

Da der geplante Markt großflächig ist, hat der Projektträger isoplan-Marktforschung Ende 2024 beauftragt, die städtebaulichen Auswirkungen des Vorhabens im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO zu untersuchen. Die im Januar 2025 vorgelegte Auswirkungsanalyse war Bestandteil der Unterlagen des Verfahrens zur Änderung des Bebauungsplans für das Plangrundstück in der Rieffstraße. Im Rahmen der Offenlage des B-Plan-Entwurfs sind Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit und von Behörden und Trägern öffentlicher Belange zu der Auswirkungsanalyse eingegangen.

Zwischenzeitlich haben sich Planungen zur Wiedereröffnung des gegenüber liegenden, derzeit geschlossenen Verbrauchermarktes Kaufland konkretisiert. Aufgrund der eingegangenen Einwände und wegen der Änderungen der Rahmenbedingungen wurde die Auswirkungsanalyse daraufhin überarbeitet und mit den neuesten verfügbaren Sekundärdaten aktualisiert. Sehr viele Zahlenangaben haben sich daraufhin (wenn auch zum Teil nur marginal) geändert.

Die vorliegende Fassung auf dem Datenstand vom 22.10.2025 ersetzt alle bisherigen Versionen der Auswirkungsanalyse von isoplan-Marktforschung zu dem genannten Vorhaben.

## 1.2 Aufgabenstellung

Im Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Merzig wurde in der Innenstadt von Merzig ein zentraler Versorgungsbereich (ZVB) mit Verwaltungs-, Dienstleistungs- und Einzelhandelseinrichtungen abgegrenzt.<sup>1</sup> Der Vorhabenstandort liegt rund 500 m südwestlich des ZVB in verkehrsgünstiger Lage und zugleich fußläufiger Nähe zur Innenstadt im Bereich „Rieffstraße“, der per Stadtratsbeschluss als Nebenzentrum ausgewiesen wurde.<sup>2</sup>

Das vorliegende Gutachten analysiert die städtebaulichen Auswirkungen der Ansiedlung des in der Rieffstraße 5 geplanten großflächigen Lebensmittelmarktes. Untersuchungsgegenstand ist die Verträglichkeit der Planung mit den Zielen der Landesplanung für großflächigen Einzelhandel und mit den Zielen des aktuellen Einzelhandelskonzepts der Kreisstadt Merzig.

## 1.3 Untersuchungsgebiet

Aus Sicht der Raumordnung ist die Schädlichkeit von Auswirkungen des Vorhabens auf schützenswerte Versorgungsbereiche am Vorhabenstandort (Kreisstadt Merzig, in Abbildung 1 auf der nächsten Seite dunkelgrau hinterlegt) und in benachbarten Städten und Gemeinden zu überprüfen. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich entsprechend über die Kreisstadt Merzig und die angrenzenden Nachbarstädte und -gemeinden in Deutschland (Mettlach, Rehlingen-Siersburg, Beckingen, Losheim am See, in Abbildung 1 hellgrau hinterlegt).

## 1.4 Aufbau, Methoden und Annahmen

Grundsätzlich orientiert sich isoplan-Marktforschung bei Aufbau, Inhalt und methodischer Vorgehensweise von Einzelhandelsanalysen an den Qualitätskriterien für Einzelhandelsgutachten der gif.<sup>3</sup>

Kapitel 2 umfasst nach einer deskriptiven Darstellung der relevanten **Rahmendaten** die **Beschreibung des Vorhabens** anhand von Angaben des Vorhabenträgers zu Verkaufsfläche und Sortimentsstruktur des geplanten Marktes.

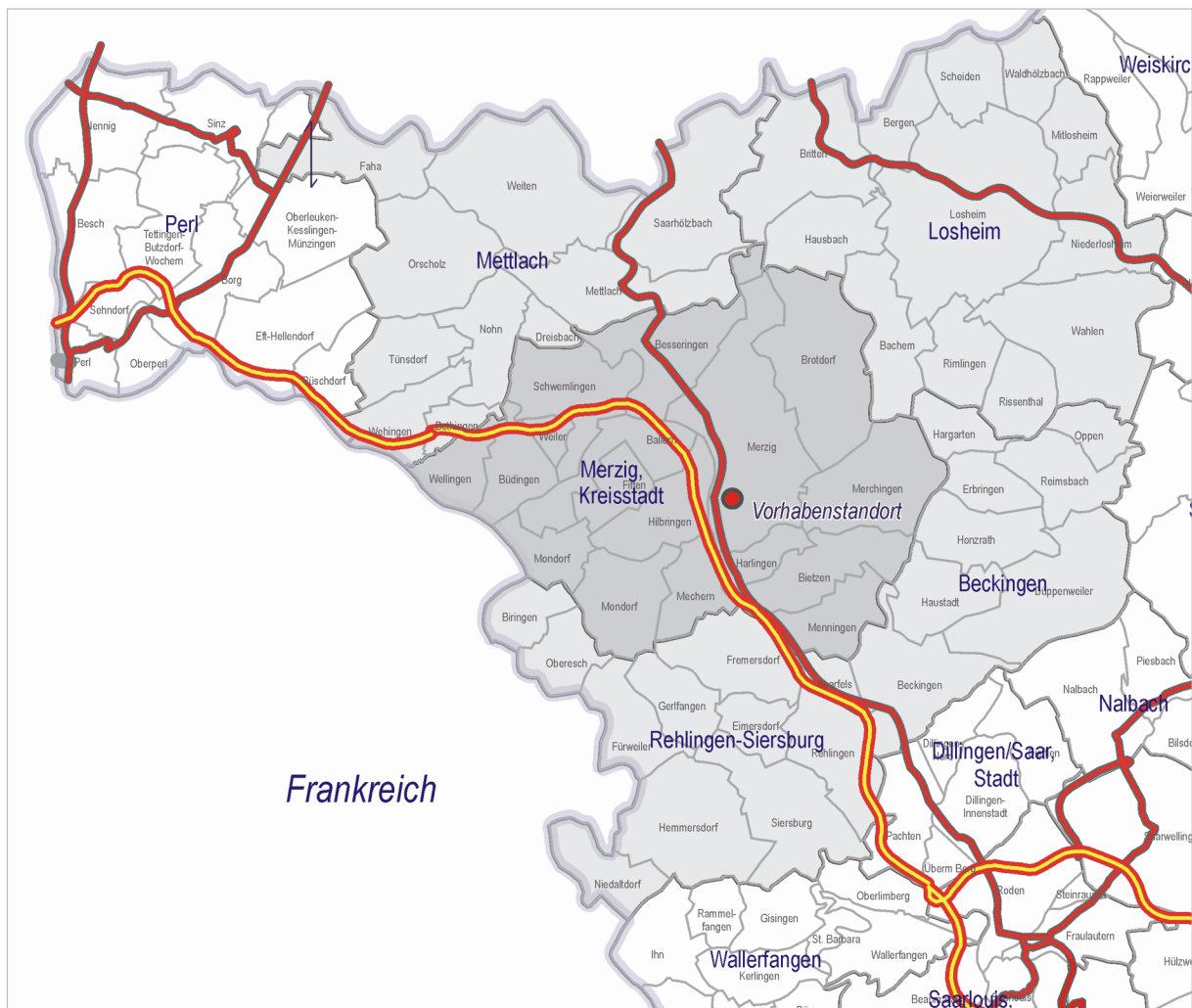
---

<sup>1</sup> imtargis: Fortschreibung Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Merzig 2024, Köln, Dezember 2024, S. 41

<sup>2</sup> Stadt Merzig, Beschluss zur Ausweisung der Rieffstraße als Nebenzentrum gemäß Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Merzig 2024, Beschlussvorlage 2025/0467 vom 19.05.2025

<sup>3</sup> gif Gesellschaft für Immobilienwirtschaftliche Forschung e.V.: Qualitätskriterien für Einzelhandelsgutachten, Wiesbaden, Juli 2020

---

**Abbildung 1: Lage des Vorhabenstandorts im Raum und Untersuchungsgebiet**

Entwurf: isoplan-Marktforschung 10/2025

Die Umsatzerwartung des geplanten Nahversorgungsmarktes wurde auf der Basis der geplanten Verkaufsfläche sowie mittlerer Flächenproduktivitäten des vorgesehenen Betreibers (Edeka) in Deutschland abgeschätzt.

In Kapitel 3 folgt ein kurzer Abriss der für die Begutachtung **landes- und kommunalplanerischen Rahmenbedingungen**. Dies umfasst die relevanten Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplans des Saarlandes sowie des Einzelhandelskonzepts der Kreisstadt Merzig für großflächigen Einzelhandel.

Die **absatzwirtschaftlichen Rahmenbedingungen** werden in Kapitel 4 untersucht. Zur Analyse der Nachfrageseite wurden aktuelle Sekundärdaten zur Sortimentskaufkraft nach 17 Warengruppen auf

Ebene der Städte und Gemeinden<sup>4</sup> und zu Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden und deren Ortsteilen<sup>5</sup> herangezogen (Kapitel 4.1 und 4.2).

Das relevante **Einzelhandelsangebot** im Untersuchungsgebiet wurde durch geschulte Mitarbeiter von imtargis GmbH (Köln) und isoplan-Marktforschung im Juni / Juli 2024 vor Ort und Online erhoben. Die Point-of-Sale-Umsätze (POS-Umsätze) der erhobenen Einzelhandelseinrichtungen wurden anhand aktueller Sekundärdaten zu durchschnittlichen branchenüblichen Flächenproduktivitäten, einer gutachterlichen Einschätzung der Flächenproduktivitätsklasse (niedrig - durchschnittlich - hoch) und der erhobenen Verkaufsflächen nach Warengruppen abgeschätzt (Kapitel 4.3 und 4.4). Die Erhebungsergebnisse wurden im Oktober 2025 überprüft und aktualisiert.

Die wirtschaftliche **Tragfähigkeit** des geplanten Lebensmittelmarktes wurde auf der Basis lokaler Kaufkraftbindungsquoten für dessen Hauptwarengruppen ermittelt. Kaufkraftzu- bzw. -abflüsse aus der Kreisstadt Merzig errechnen sich aus der Differenz zwischen dem POS-Umsatz der Einzelhandelsgeschäfte in Merzig und der verfügbaren Kaufkraft der Merziger Bevölkerung in den relevanten Warengruppen. Die warengruppenspezifischen Kaufkraftbindungsquoten ergeben sich aus dem Quotienten des POS-Umsatzes und der Kaufkraft in der jeweiligen Warengruppe. Anhand des zu erwartenden Umsatzes des geplanten Marktes und der für die Auswirkungsanalyse berechneten Umsatzumverteilungen im Untersuchungsraum wurde die Veränderung der Kaufkraftbindungsquoten durch das Vorhaben berechnet. Die Berechnungen erlauben Rückschlüsse auf die Veränderung der Versorgungssituation in der Kreisstadt Merzig (Kapitel 4.5).

Aufgrund ihrer räumlichen Nähe und dadurch entstehender Koppel Effekte werden der geplante Lebensmittelmarkt und die Bestandsmärkte im Fachmarktzentrum Rieffstraße ein gemeinsames **Einzugsgebiet** haben. Das Einzugsgebiet der Fachmarktagglomeration wurde anhand der vorgefundenen Wettbewerber im Umfeld in Zonen eingeteilt, in denen der geplante Markt einen unterschiedlichen Marktanteil erzielen wird (Kapitel 4.6).

Zur Ermittlung der **absatzwirtschaftlichen Auswirkungen** des geplanten Nahversorgungsmarktes wurde in Kapitel 5 von der Annahme ausgegangen, dass dieser in einem weitgehend gesättigten Markt keine zusätzliche Kaufkraft generieren wird. Die Ansiedlung wird vielmehr zu einer Umverteilung der Einzelhandelskaufkraft zwischen den Wettbewerbern im Einwirkungsbereich des Vorhabenmarktes führen.

---

<sup>4</sup> Quelle: GfK Nürnberg, Stand: 2024

<sup>5</sup> Quellen: Statistisches Amt des Saarlandes und Kreisstadt Merzig, Stand: 31.12.2024, Basis: Fortschreibung des Zensus 2022

---

Dies ist eine konservative Annahme: Sollten aufgrund der steigenden Attraktivität des Einkaufsangebotes in der Standortgemeinde durch die Projektrealisierung Ausgaben aus anderen Bereichen (Reisen, Dienstleistungen, Gastronomie usw.) zusätzlich in den Einzelhandel gelenkt werden, werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die betroffenen Wettbewerber entsprechend geringer ausfallen als modellhaft berechnet.

Die **Betroffenheit der Wettbewerber** innerhalb des Untersuchungsgebiets wurde mit Hilfe eines von isoplan-Marktforschung entwickelten gravitationsbasierten Rechenmodells für das Vorhaben vorausberechnet (Kapitel 5.3). Das Modell prognostiziert für jeden Wettbewerber die zu erwartende Umsatzumverteilung in Abhängigkeit vom Übereinstimmungsgrad der Sortimente der Wettbewerber mit dem Vorhabenmarkt und der Entfernung der Wettbewerber vom Vorhabenstandort. Die Umsatzumverteilung  $\Delta U_i$  vom Wettbewerber  $i$  in den Vorhabenmarkt wurde wie folgt berechnet und anschließend nach Einkaufsstandorten kumuliert:

$$\Delta U_i = \frac{U_i \cdot g_{s\ddot{u}i} \cdot \Delta U_{ges}}{(d_i + \alpha)^\lambda \cdot \sum_i \frac{U_i \cdot g_{s\ddot{u}i}}{(d_i + \alpha)^\lambda}}$$

mit  $U_i$  = Umsatz des Wettbewerbers  $i$

$g_{s\ddot{u}i}$  = Grad der Sortimentsübereinstimmung zwischen dem Vorhabenmarkt und dem Wettbewerber  $i$  in %

$\Delta U_{ges}$  = Umsatzumverteilung gesamt = zu erwartender Umsatz des Vorhabenmarktes in der betrachteten Warengruppe

$d_i$  = Distanz zwischen Vorhabenstandort und Geschäft  $i$ , gemessen in Minuten PKW-Fahrzeit

$\alpha$  = 2 min (Mindestzeit zwischen zwei direkt benachbarten Märkten)

$\lambda$  = 0,5 (empirisch ermittelter Faktor für die Berechnung des Distanzwiderstands).

Der **Grad der Übereinstimmung der Sortimente**  $g_{s\ddot{u}i}$  zwischen dem geplanten Nahversorgungsmarkt und seinen Wettbewerbern wurde aufgrund von Begehungen von Märkten der jeweiligen Betreiber durch isoplan-Marktforschung gutachterlich abgeschätzt und in dem verwendeten Rechenmodell durch Faktoren abgebildet, die für den Vorhabenmarkt empirisch ermittelt worden sind.

Die zu erwartende kumulierte **Umsatzumverteilung** wurde für jeden betroffenen Wettbewerber berechnet und für die schützenswerten Einzelhandelsstandorte (zentrale Versorgungsbereiche, Nahversorgungslagen) sowie sonstige Einzelhandelsstandorte im Untersuchungsgebiet aggregiert.

In Kapitel 6 wird die **Einhaltung der landesplanerischen und kommunalen Ziele** durch das Vorhaben anhand der in den vorausgehenden Kapiteln berechneten Sachverhalte untersucht.

Die **Bewertung der städtebaulichen Auswirkungen** des Vorhabens (Kapitel 6.1.5) orientiert sich an einer Schädlichkeitsschwelle von 10 % Umsatzumverteilung. Diese Schädlichkeitsgrenze basiert auf einem Urteil des OVG Koblenz, das in Bezug auf § 34 Abs. 3 BauGB von erheblichen bzw. schädlichen Auswirkungen für zentrenrelevante Sortimente ab einer Umsatzumverteilung von 10% zulasten des bestehenden Einzelhandels ausgeht.<sup>6</sup> Liegt die Umsatzumverteilung in der Nähe des Werts von 10 %, wurden die betroffenen Bereiche vertieft auf Vorschädigungen geprüft und gutachterlich bewertet. In diesem Fall kann auch eine geringere Umsatzumverteilung bereits schädliche städtebauliche Auswirkungen auslösen. Bei robusten, nicht vorgeschädigten Versorgungsbereichen können auch höhere Umverteilungsquoten noch als unschädlich gelten.

**Schutzgut** ist der Erhalt der Funktionsfähigkeit der nach § 34 Abs. 3 BauGB und im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO schützenswerten Versorgungsbereiche, nicht jedoch der Schutz einzelner Geschäfte vor Wettbewerbern. Aus diesem Grund wurden zur Bewertung der Funktionsfähigkeit der betroffenen Versorgungsbereiche in den folgenden Szenarien die Umsatzumverteilungsquoten für die jeweiligen schützenswerten Versorgungsbereiche insgesamt ermittelt. Da eine starke Schädigung von Einzelwettbewerbern die Funktionsfähigkeit eines gesamten Versorgungsbereichs gefährden könnte, wurden die jeweils stärksten Auswirkungen auf Einzelwettbewerber ebenfalls betrachtet.

Die Einhaltung der Ziele und Grundsätze des LEP Siedlung für großflächige Einzelhandelsansiedlungen wurde anhand der Ergebnisse der Analysen bewertet. In die **Bewertung der Schädlichkeit** der Auswirkungen gingen auch die durch den Gutachter im Rahmen einer Begehung nach Augenschein ermittelten ökonomischen und städtebaulichen Kriterien bezüglich der Wettbewerber ein (Kundenfrequenz, Lage, vermutetes Umsatzniveau). Auswirkungen auf Wettbewerber, die an nicht schützenswerten Standorten (z.B. Gewerbegebiete, „grüne Wiese“) stehen, sind keine schädlichen Auswirkungen im Sinne des Baugesetzbuches und der Baunutzungsverordnung und sind daher kein Ausschlusskriterium für das Vorhaben.

Die Einhaltung der kommunalen **Planungsziele der Kreisstadt Merzig** für großflächigen Einzelhandel wurde anhand der Aussagen des Einzelhandelskonzepts überprüft (Kapitel 6.2).

Das Gutachten schließt mit einem **Fazit** mit gutachterlichen Empfehlungen zur Ausgestaltung des untersuchten Vorhabens (Kapitel 7).

---

<sup>6</sup> OVG Koblenz, U. v. 15.11.2010 – 1 C 10320/09.OVG –, juris Rn. 76

## 1.5 Berücksichtigte Fachbeiträge und Konzepte

Als Grundlage der Begutachtung wurden folgende Fachbeiträge und Konzepte herangezogen:

**ARGUS Concept 2025:** Bebauungsplan „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“, Entwurf - Öffentliche Auslegung, Homburg, 23.06.2025

**BBE et al. 2024:** Struktur- und Marktdaten des Einzelhandels 2024, München 2024

**gif 2020:** Gesellschaft für Immobilienwirtschaftliche Forschung e. V.: Qualitätskriterien für Einzelhandelsgutachten, Einzelhandelskonzepte und projektbezogene Auswirkungsanalysen, Wiesbaden, Juli 2020

**Hahn Gruppe 2025:** Hahn Retail Real Estate Report 2025/2026, Bergisch-Gladbach, September 2025

**imtargis 2024:** Fortschreibung Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Merzig 2024, Köln, Dezember 2024

**Kernplan 2014:** Kreisstadt Merzig, Integriertes Stadtentwicklungskonzept, Illingen, Mai 2014

**Kernplan 2016:** Handel 3.0 – Strategie zur Steuerung der Handelsentwicklung in der Merziger Kernstadt, Merzig, September 2016

**Kernplan 2023:** Innenstadt Merzig, Kreisstadt Merzig, Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept im Förderprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“, Illingen, Januar 2023

**KPMG AG:** Retail Sales Monitor, verschiedene Ausgaben, Köln, 2024/25

**Merzig 2013:** Flächennutzungsplan 2010 mit Teiländerung Windenergie 2013

**Merzig 2025:** Beschluss zur Ausweisung der Rieffstraße als Nebenzentrum gemäß Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Merzig 2024, Beschlussvorlage 2025/0467 vom 19.05.2025

## 2 Rahmendaten des Vorhabens

### 2.1 Bestandssituation im Umfeld des Standorts

Der Planstandort befindet sich im nordöstlichen Teil des Nebenzentrums Rieffstraße. Das Grundstück ist derzeit unbebaut. Das Nebenzentrum Rieffstraße ist in seinem nördlichen Teil bereits heute durch zahlreiche großflächige Einzelhandelsnutzungen geprägt (siehe Tabelle 1 und Abbildung 2).

Der Lebensmitteldiscounter Lidl in der Rieffstraße 7a ist 2024 durch einen größeren, zeitgemäßen Neubau ersetzt worden. Der Verbrauchermarkt Kaufland ist derzeit geschlossen. Kaufland beabsichtigt, am Standort wieder einen Markt mit einer gegenüber dem letzten Stand verringerten Verkaufsfläche zu eröffnen. In der Auswirkungsanalyse wurde die geplante Wiedereröffnung von Kaufland berücksichtigt.

**Tabelle 1: Einzelhandelsnutzungen im Umfeld des Planstandorts**

Bezeichnung	Art der Nutzung	Adresse	Verkaufsfläche ca. (m²)
Möbelpark	Möbel-Kaufhaus	Rieffstraße 7	3.000
Lidl	Lebensmitteldiscounter	Rieffstraße 7a	1.200
dm	Drogeriemarkt	Rieffstraße 7b	760
kik	Bekleidungsfachmarkt	Rieffstraße 7c	650
Takko	Bekleidungsfachmarkt	Rieffstraße 7d	650
Lepi Markenschuhe	Schuhfachmarkt	Rieffstraße 7d	540
Bierverlag Kessler	Getränkefachmarkt	Rieffstraße 7f	550
Fressnapf	Zoo-Fachmarkt	Rieffstraße 7f	420
Kaufland (in Planung)	Verbrauchermarkt Mall (Vorkassenzone) zusätzl. Nonfood-Fachmarkt	Rieffstraße 8 - 12	5.500 680 800
Aldi	Lebensmitteldiscounter	Rieffstraße 9	1.200

Quelle: Eigene Erhebung 10/2025, Verkaufsflächen geschätzt; Kaufland: Planung des Betreibers

Abbildung 2: Nutzungen im Fachmarktzentrum Rieffstraße



Nutzungen: Erhebung isoplan-Marktforschung 10/2025  
Kartengrundlage: imtargis 2024, S. 42

## 2.2 Erreichbarkeit

Das Plangebiet ist vom zentralen Versorgungsbereich durch zwei Unterführungen unter der nord-südlich verlaufenden Bahnlinie in wenigen hundert Metern fußläufig erreichbar.

Die Buslinien 243 (Merzig-Bahnhof - Besseringen) und 244 (Merzig-Bahnhof - Hilbringen - Schwemlingen) fahren das Fachmarktzentrum mit einer Haltestelle am zentralen Kreisverkehr an. Von dort ist der Vorhabenmarkt Edeka in wenigen Schritten fußläufig zu erreichen. Der Bahnhof ist vom Vorhabenstandort durch die Unterführung (Lothringer Straße) ebenfalls fußläufig in ca. 700 m zu erreichen.

Für den motorisierten Individualverkehr ist der Standort Rieffstraße über die L 174 (ehemals B51) und die nahe gelegene Autobahn A620 sowie über städtische Durchgangsstraßen insbesondere für die westlich, nördlich und südlich der Innenstadt gelegenen Stadtteile sehr gut erschlossen. Von Osten ist zunächst die Innenstadt zu durchqueren.

**Abbildung 3: Verkehrliche Erreichbarkeit des Vorhabenstandorts**



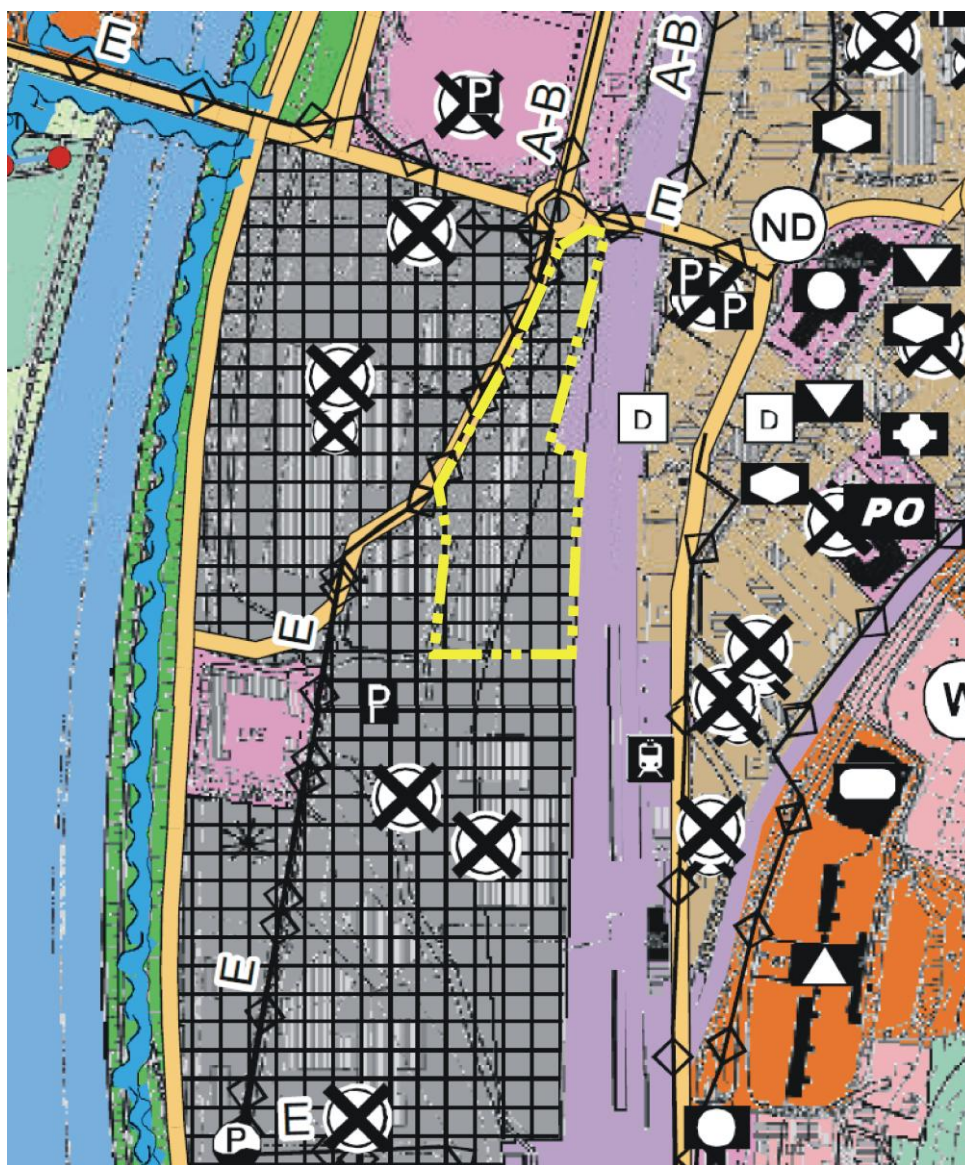
Quelle: ZVB: imtargis 2024, S. 40; Vorhabenstandort: Einkaufszentrum Rieffstr. MZG GmbH; Hintergrundkarte: Daten: © [OpenStreetMap](#)-Mitwirkende, [SRTM](#) | Kartendarstellung: © [OpenTopoMap](#) (CC-BY-SA)

## 2.3 Aussagen der Bauleitplanung

### Flächennutzungsplan

Der aktuelle Flächennutzungsplan der Kreisstadt Merzig legt für das Plangrundstück eine gewerbliche Baufläche (G) fest. Gemäß Beschluss des Stadtrats von Merzig vom 19.05.2025 soll der gesamte Versorgungsbereich Rieffstraße im Rahmen der Überarbeitung im Flächennutzungsplan als Nebenzentrum gemäß Ziel 46 des Landesentwicklungsplans des Saarlandes (Teilabschnitt Siedlung von 2006) ausgewiesen werden. Darin sollen Sondergebiete für großflächigen Einzelhandel festgelegt werden.

Abbildung 4: Flächennutzungsplan der Stadt Merzig (Ausschnitt)



Quelle: Flächennutzungsplan der Stadt Merzig

Plangrundstück durch isoplan-Marktforschung ergänzt: gelb gestrichelte Abgrenzung

## Bebauungsplan

Der Planstandort liegt in einem im Zusammenhang bebauten Bereich des Stadtteils Merzig der Kreisstadt Merzig. Die Kreisstadt Merzig hat für den Standort den Bebauungsplan „Vollsortimentmarkt Rieffstraße“ entwerfen lassen. Der Bebauungsplan-Entwurf weist ein Sondergebiet mit folgenden Arten zulässiger Nutzungen aus:

Einzelhandelsmärkte mit folgenden Sortimenten:

- Lebensmittel-Vollsortimenter inklusive Backshop und Bistrobeereich mit einem nahversorgungs- und zentrenrelevanten Kernsortiment mit einer Verkaufsfläche von maximal 2.500 qm, dessen Warensortiment sich im Wesentlichen auf Waren des täglichen Bedarfs aus folgenden Sortimentsbereichen beschränkt:
  - Nahrungs- und Genussmittel (inklusive Lebensmittelhandwerk und Tabakwaren, Getränke), Reformwaren
  - Gesundheits- und Körperpflegeartikel (Drogeriewaren, inklusive Wasch- und Putzmittel, Kosmetika), Apothekerwaren, pharmazeutische Artikel
  - Schnittblumen
  - Bücher/Zeitschriften/Papier/Schreibwaren/Büroartikel
  - Zoologischer Bedarf
  - Randsortimente: Alle anderen zentrenrelevanten Sortimente sind innerhalb der maximal 2.500 qm Verkaufsfläche nur als Randsortimente zulässig. In der Summe aller Waren der Randsortimente dürfen diese ein Maß von 10 % der Gesamtverkaufsfläche des Betriebes (250 qm) nicht übersteigen.<sup>7</sup>

Der B-Plan-Entwurf lag zur Beteiligung im Sommer 2025 öffentlich aus. Die im B-Plan-Entwurf noch vorgesehenen Planungen für einen zweiten Fachmarkt nördlich des geplanten Edeka-Marktes wurden in Abstimmung mit der Landesplanung fallen gelassen. Der B-Plan-Entwurf sollte entsprechend angepasst werden.

In dem im Dezember 2014 beschlossenen Einzelhandelskonzept hat die Stadt Merzig ihre Planungen für das Nebenzentrum Rieffstraße konkretisiert (siehe Kapitel 3.2).

Die vorliegende Auswirkungsanalyse prüft gemäß den Vorgaben des Einzelhandelskonzepts die Ansiedlung des geplanten Lebensmittel-Vollsortiment-Marktes auf seine Schädlichkeit im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO.

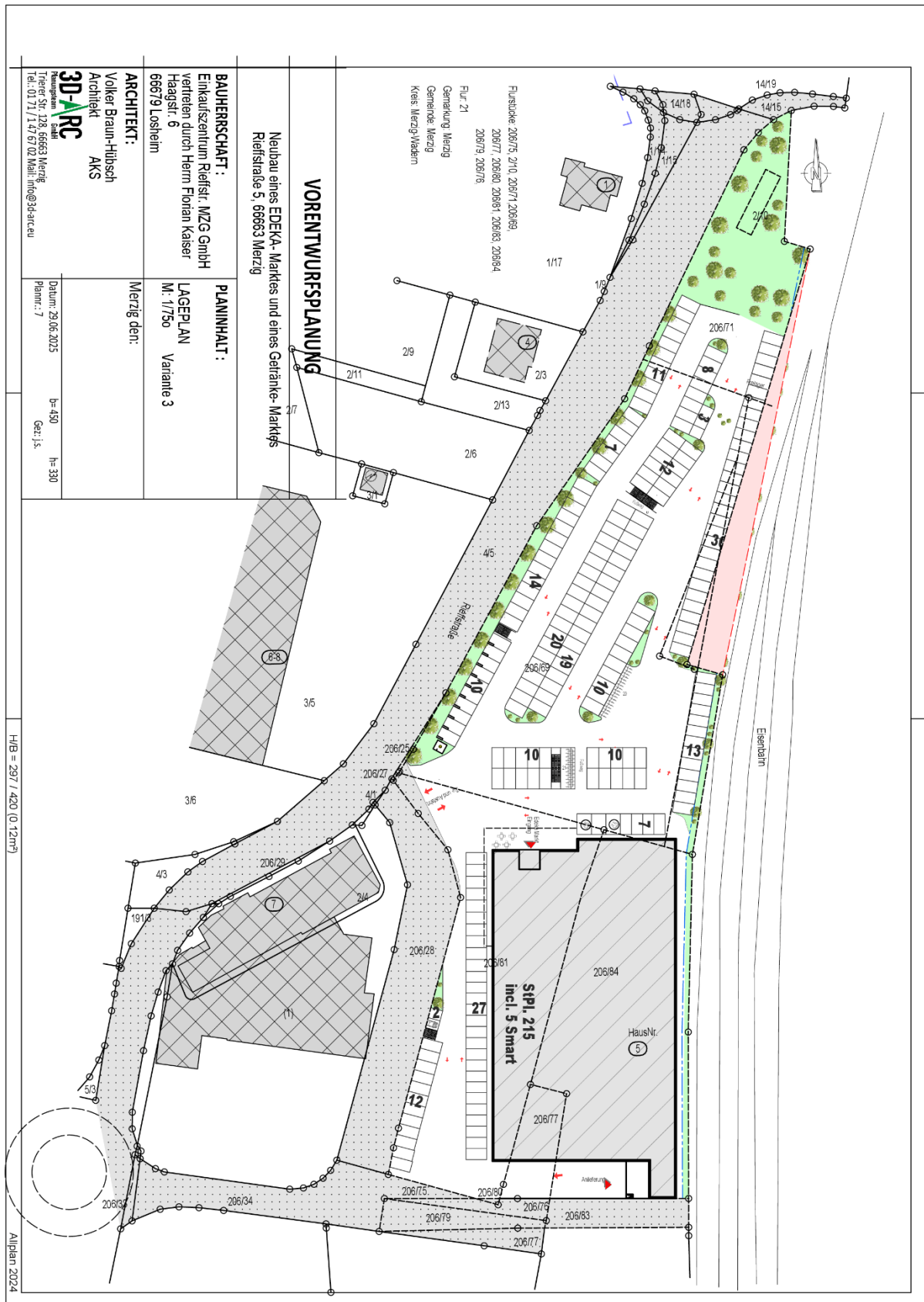
---

<sup>7</sup> Quelle: ARGUS-CONCEPT: Kreisstadt Merzig, Bebauungsplan "Vollsortimentmarkt Rieffstraße", Entwurf - Öffentliche Auslegung vom 23.06.2025

Baugebiet	OK
SO	9 m
GRZ	Bauweise
0,9	a

Quelle: ARGUS-CONCEPT: Kreisstadt Merzig, Bebauungsplan "Vollsortimentmarkt Rieffstraße", Entwurf - Auslegung vom 23.06.2025 (Ausschnitt aus der Planzeichnung)

Abbildung 6: Lageplan des geplanten Marktes



Quelle: 3DArc Planungsteam GmbH, Vorentwurfsplanung, Merzig, 29.06.2025

## 2.4 Beschreibung des Einzelhandelsvorhabens

### Geplante Verkaufsfläche

Das Vorhaben sieht in dem geplanten Sondergebiet im Nebenzentrum Rieffstraße die Ansiedlung eines Lebensmittel-Vollsortiment-Marktes des Betreibers Edeka mit 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche vor (siehe Abbildung 6). Zu den Verkaufsflächen zählen alle von Kunden zugänglichen Flächen des geplanten Marktes, also neben dem eigentlichen Verkaufsraum auch der Kassenbereich, Eingangsbereich mit Windfang, Pfandannahme, Gänge und etwaige sonstige Verkehrs- und Verweilflächen im Gebäude.

### Vertriebsform und Sortimentsstruktur

Der geplante Markt dient der Versorgung der Bevölkerung der Stadt Merzig mit Waren des täglichen und periodischen Bedarfs. Der vorgesehene Edeka-Lebensmittelmarkt führt als Hauptsortiment ein breites und tiefes Lebensmittelsortiment, das im Nebensortiment durch Drogeriewaren und häufig im Haushalt benötigte Nonfood-II-Waren ergänzt wird. Die Artikelzahl der geplanten Marktgröße liegt zwischen der kleineren Supermärkte und größerer Verbrauchermärkte oder SB-Warenhäuser.

Der voraussichtliche Anteil der Verkaufsfläche des geplanten Marktes, der für zentrenrelevante, aber nicht nahversorgungsrelevante Nonfood-II-Sortimente verwendet wird, liegt mit 7 % deutlich unter der im Einzelhandelskonzept der Stadt Merzig geforderten Grenze für zentrenrelevante Nebensortimente von 10 %.<sup>8</sup> Die folgende Tabelle zeigt die geplante Aufteilung der Verkaufsflächen nach Sortimenten.

**Tabelle 2: Verkaufsflächen des geplanten Lebensmittelmarktes in m<sup>2</sup>**

geplanter Lebensmittelmarkt Edeka	Warengruppen			
	Nahrungs- und Genussmittel	Waren der Gesundheits- und Körperpflege	alle sonstigen Nonfood-Waren	gesamt
Verkaufsfläche (m <sup>2</sup> )	2.175	150	175	2.500
Verteilung (%)	87 %	6 %	7 %	100,0%

Quelle: Angaben des Projektträgers; Aufteilung: isoplan-Erhebung der Verkaufsflächen nach Warengruppen in vergleichbaren existierenden Edeka-Märkten

<sup>8</sup> siehe intargis 2024, S. 41

## Zu erwartender Umsatz

Der zu erwartende Einzelhandelsumsatz des geplanten Lebensmittelmarktes wurde aus der geplanten Verkaufsfläche und der zu erwartenden Flächenproduktivität vorausberechnet.

Edeka erzielte 2024 in den Märkten der Vertriebssschienen Edeka / E-aktiv und E-Neukauf in Deutschland im Schnitt einen Jahresumsatz von 5.630 € pro m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.<sup>9</sup>

Das Pro-Kopf-Kaufkraftniveau für einzelhandelsrelevante Sortimente lag in der Kreisstadt Merzig 2024 bei 93,5 % des Bundesmittels. In den Gemeinden des Einzugsbereichs lag es sogar noch niedriger (Mettlach: 90,1; Losheim am See: 91,7; Perl: 83,6; Beckingen: 92,0).<sup>10</sup>

Der Vorhabenmarkt wird aus diesem Grund die bundesdurchschnittliche Flächenproduktivität von Edeka-Märkten mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht erreichen. Zur Abschätzung des zu erwartenden Umsatzes des Marktes wurden aus diesem Grund zwei Szenarien berechnet: Im Worst-Case-Szenario wurde vom Deutschlandmittel der Flächenproduktivität von Edeka ausgegangen. Im Real-Case-Szenario wurde mit einer um 10 % reduzierten Flächenproduktivität gerechnet.

Der zu erwartende Mehrumsatz des geplanten Marktes gegenüber dem Status Quo kann unter diesen Annahmen im Worst-Case-Szenario auf insgesamt 14,1 Mio. € geschätzt werden, im Real-Case-Szenario auf 12,7 Mio. €. Die Aufteilung der Umsätze auf die Warengruppen wurde analog zur Aufteilung der Verkaufsflächen angenommen. Tabelle 3 zeigt die Aufteilung der zu erwartenden Umsätze nach Warengruppen.

**Tabelle 3: Umsatzschätzung des Vorhabenmarktes in den untersuchten Szenarien**

Szenario	periodischer Bedarf			aperiodischer Bedarf	Umsatz gesamt
	gesamt	davon			
		NuG	GuK		
Worst Case	13,1	12,2	0,8	1,0	14,1
Real Case	11,8	11,0	0,8	0,9	12,7

NuG = Nahrungs- und Genussmittel; GuK = Waren der Gesundheits- und Körperpflege

Quellen: Eigene Berechnung, Datengrundlage: Verkaufsflächen: Angaben des Vorhabenträgers  
Flächenproduktivitäten Bestand und Worst Case: Hahn-Gruppe 2024, S. 34f. und BBE et al 2024, S. 16; Real-Case: Schätzung isoplan-Marktforschung. Abweichungen in den Summen durch unabhängiges Runden.

<sup>9</sup> Quelle: Hahn Gruppe 2024, S. 34f.; BBE et al 2024, S. 16

<sup>10</sup> Quelle: GfK Nürnberg 2024. Neuere Daten lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor.

### 3 Landesplanerische und kommunale Vorgaben

#### 3.1 Landesentwicklungsplan

##### Zentralörtliche Hierarchie

Eine wichtige Grundlage der saarländischen Raumordnung ist die Festlegung eines hierarchischen dreistufigen Systems zentraler Orte und zugehöriger Verflechtungsbereiche im Landesentwicklungsplan des Saarlandes, Teilabschnitt „Siedlung“ (kurz: LEP Siedlung).<sup>11</sup>

Abbildung 7: Zentralörtliche Gliederung des Saarlandes



© 01/2025  
isoplan  
:marktforschung

Quelle: Saarland, Landesentwicklungsplan, Teilabschnitt Siedlung, Saarbrücken 2006.  
Entwurf: isoplan-Marktforschung 01/2025

<sup>11</sup> Saarland 2006: Landesentwicklungsplan, Teilabschnitt Siedlung, in: Amtsblatt des Saarlandes vom 14. Juli 2006, Saarbrücken 2006, S. 973

## Zentralörtliche Versorgungsaufgabe

Die zentralen Orte sollen die Versorgung der Bevölkerung ihres jeweiligen Verflechtungsbereiches mit Gütern und Dienstleistungen gewährleisten, indem sie Versorgungseinrichtungen sowie öffentliche und private Dienstleistungen räumlich gebündelt vorhalten. Dabei soll eine wirtschaftliche Auslastung der zentralen Versorgungsangebote mit Gütern und Dienstleistungen gewährleistet werden.<sup>12</sup>

Zentrale Orte als Standorte für Einrichtungen des überörtlichen periodischen Bedarfs sollen gesichert und – soweit erforderlich – bedarfsgerecht ausgebaut werden. Die Gemeinden sollen zur bedarfsgerechten Versorgung ihrer Bevölkerung im Rahmen der Bauleitplanung an städtebaulich geeigneten Standorten in den zentralen Orten Flächenvorsorge für großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit mehr als 800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche treffen.<sup>13</sup>

Innerhalb der Hierarchie der zentralen Orte hat die Kreisstadt Merzig zugleich die Funktion eines Grund- und Mittelzentrums. Der grundzentrale Nahbereich umfasst das gesamte Stadtgebiet mit allen Stadtbezirken und Stadtteilen.<sup>14</sup> Grundzentrale Versorgungsaufgabe ist die Nahversorgung der Bevölkerung des Stadtgebiets mit Waren des periodischen Bedarfs.<sup>15</sup> Dies sind in erster Linie Nahrungs- und Genussmittel sowie Waren der Körper- und Gesundheitspflege sowie einige weitere nahversorgungsrelevante Sortimente.

Der LEP legt weiterhin fest, dass die Funktionsfähigkeit und die Attraktivität der zentralen Orte durch eine räumliche Bündelung der zentralörtlichen Einrichtungen in zentralen Versorgungsbereichen sowie durch flankierende städtebauliche Planungen und Maßnahmen gestärkt werden sollen.<sup>16</sup>

In der Kreisstadt Merzig übernehmen die Versorgungsaufgabe mit Waren des periodischen Bedarfs in erster Linie der zentrale Versorgungsbereich in der Innenstadt (REWE, Drogeriemarkt dm, mehrere Bäcker, Metzger und Lebensmittelgeschäfte) und das Nebenzentrum Rieffstraße (Bestandsmärkte siehe Kapitel 2.1). Hinzu kommt ein Netz ergänzender Nahversorgungsstandorte als Solitärstandorte überwiegend in integrierter Streulage im Stadtteil Merzig (Aldi Im Kieselgarten; Netto Torstraße und Trierer Straße) sowie in den Stadtteilen Brotdorf (REWE) und Ballern (Wasgau).

<sup>12</sup> Saarland 2006, S. 973

<sup>13</sup> ders., S. 974

<sup>14</sup> ders., S. 997

<sup>15</sup> ebenda

<sup>16</sup> ders., S. 974

## Ziele der Landesplanung für großflächigen Einzelhandel

Das Saarland hat landesplanerische Ziele und Grundsätzen für die Ansiedlung, Erweiterung und Änderung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen im Landesentwicklungsplan, Teilabschnitt Siedlung, unter Ziffer 41 bis 46 dargelegt.<sup>17</sup>

Zur *bedarfsgerechten, verbrauchernahen Versorgung* der Bevölkerung soll ein auf den Versorgungsauftrag des Zentralortes ausgerichtetes Spektrum von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen unterschiedlicher Größe und Angebotsformen sichergestellt werden (Ziffer 41).

Großflächige Einzelhandelseinrichtungen sind i.d.R. nur in zentralen Orten zulässig (*Konzentrationsgebot*, Ziffer 42). Der Vorhabenstandort befindet sich im Zentralort Merzig. Die in Ziffer 42, Satz 2 beschriebenen Ausnahmen für nicht-zentrale Ortsteile sind für das Vorhaben nicht relevant.

Geschoss- und Verkaufsflächen mehrerer Einzelhandelseinheiten, die im räumlich-funktionalen Verbund zueinander stehen, sind zusammenzuzählen (*Einzelhandelsagglomerationen*, Ziel 43). Als Verkaufsfläche gelten hierbei alle Flächen, auf denen der Verkauf abgewickelt wird und die dem Kunden zugänglich sind.

Großflächige Einzelhandelseinrichtungen müssen sich bezüglich Größenordnung und Warensortiment funktional in die vorgegebene zentralörtliche Versorgungsstruktur einfügen. Der Einzugsbereich der Einzelhandelseinrichtungen darf den Verflechtungsbereich des zentralen Ortes nicht wesentlich überschreiten (*Kongruenzgebot*, Ziffer 44).

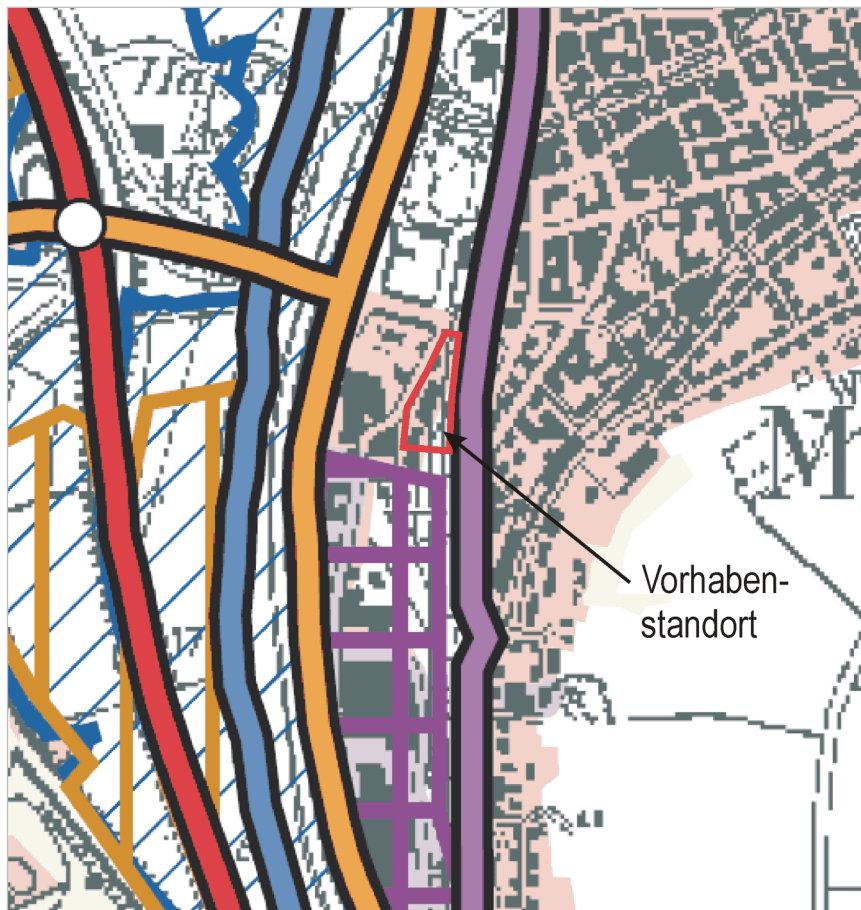
Großflächige Einzelhandelseinrichtungen dürfen die Funktionsfähigkeit der anderen zentralen Orte nicht beeinträchtigen (*Beeinträchtigungsverbot*, Ziffer 45).

Großflächige Einzelhandelseinrichtungen sind in der Regel im engen räumlich-funktionalen Zusammenhang mit dem zentralen, innerörtlichen Versorgungsbereich des jeweiligen zentralen Ortes innerhalb des Siedlungszusammenhangs zu errichten. In den Mittelzentren sind großflächige Einzelhandelseinrichtungen auch in den Nebenzentren zulässig, sofern sie bezüglich Größenordnung, Warensortiment und Einzugsbereich dem Versorgungsbereich des Nebenzentrums angemessen sind und an einem städtebaulich integrierten Standort errichtet werden. (*städtebauliches Integrationsgebot*, Ziffer 46).

<sup>17</sup> Saarland 2006, S. 989ff.

Der Landesentwicklungsplan, Teilabschnitt Umwelt, weist Teile des Standorts Rieffstraße als Vorranggebiet für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen (VG) aus. Der Vorhabenstandort liegt jedoch nicht in diesem Vorranggebiet (siehe Abbildung 8).

**Abbildung 8: LEP, Teilabschnitt Umwelt (Ausschnitt)**



Quelle: Saarland: Landesentwicklungsplan, Teilabschnitt Umwelt, Saarbrücken, 2004, Kartographische Darstellung, Ausschnitt, Vorhabenstandort ergänzt durch isoplan-Marktforschung

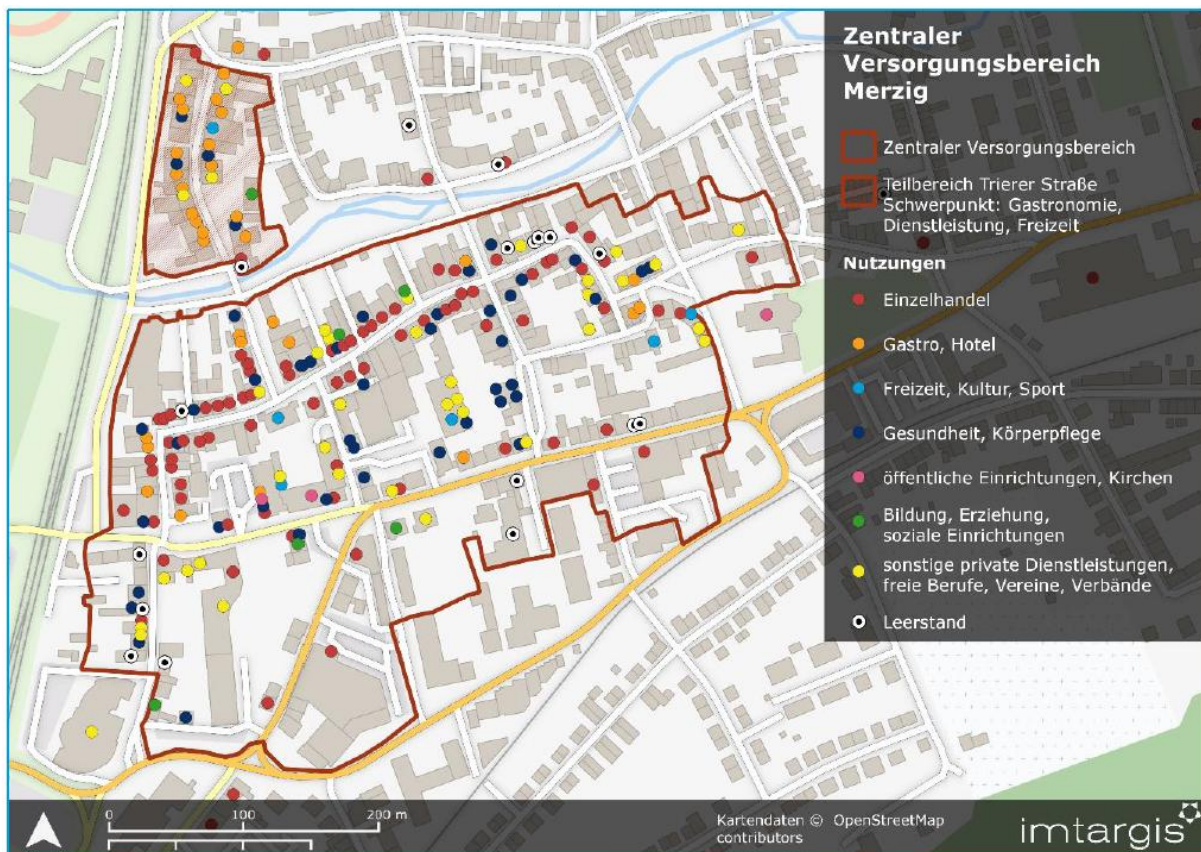
### 3.2 Kommunales Einzelhandelskonzept

Die Stadt Merzig hat ihr Einzelhandelskonzept zuletzt 2024 fortgeschrieben. Darin werden folgende Einzelhandelsstandorte ausgewiesen:

#### Hauptzentrum: Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt Merzig

Der zentrale Versorgungsbereich umfasst den gewachsenen Innenstadtbereich in Merzig gemäß Abbildung 9. Er ist durch einen hohen Besatz überwiegend inhabergeführter Geschäfte gekennzeichnet. Diese werden durch Filialen von Woolworth und anderer Ketten ergänzt. Mit REWE, dm und Action sind auch Filialisten zur Versorgung mit Waren des täglichen und periodischen Bedarfs vorhanden.

Abbildung 9: Zentraler Versorgungsbereich Merzig Innenstadt



Quelle: imtargis 2024, S. 40

## Versorgungsbereiche Lebensmittel-Nahversorgung

In der Kreisstadt Merzig gibt es mehrere Versorgungsbereiche für die Lebensmittel-Nahversorgung in integrierter Lage innerhalb oder direkt angrenzend an Wohngebiete. Sie dienen der dezentralen Versorgung der Bevölkerung und der funktionalen Ergänzung des Zentralen Versorgungsbereichs.

Der wichtigste Versorgungsbereich für die Lebensmittel-Nahversorgung ist der Standort Rieffstraße im Zentralort Merzig. Er ist in wenigen hundert Metern vom ZVB fußläufig erreichbar. Damit liegt er in einem engen räumlichen Zusammenhang mit dem ZVB, ist allerdings durch die Eisenbahntrasse von diesem getrennt.

Der sowohl fußläufig als auch mit dem ÖPNV und dem MIV sehr gut erreichbare Standort ist durch mittel- und großflächige Anbieter geprägt, die sowohl Waren des periodischen Bedarfs anbieten (Aldi, Lidl, dm, Getränkemarkt, künftig auch Kaufland), als auch des aperiodischen Bedarfs mit zentrenrelevanten (kik, Takko, Lepi-Schuhe) und nicht zentrenrelevanten Sortimenten zuzuordnen ist (Möbelhaus). Der Standort übernimmt ergänzend zum ZVB bereits gegenwärtig einen wesentlichen Teil der grund- und mittelzentralen Versorgung der Bevölkerung von Merzig. Das Einzelhandelskonzept stellt zum Nebenzentrum Rieffstraße fest:

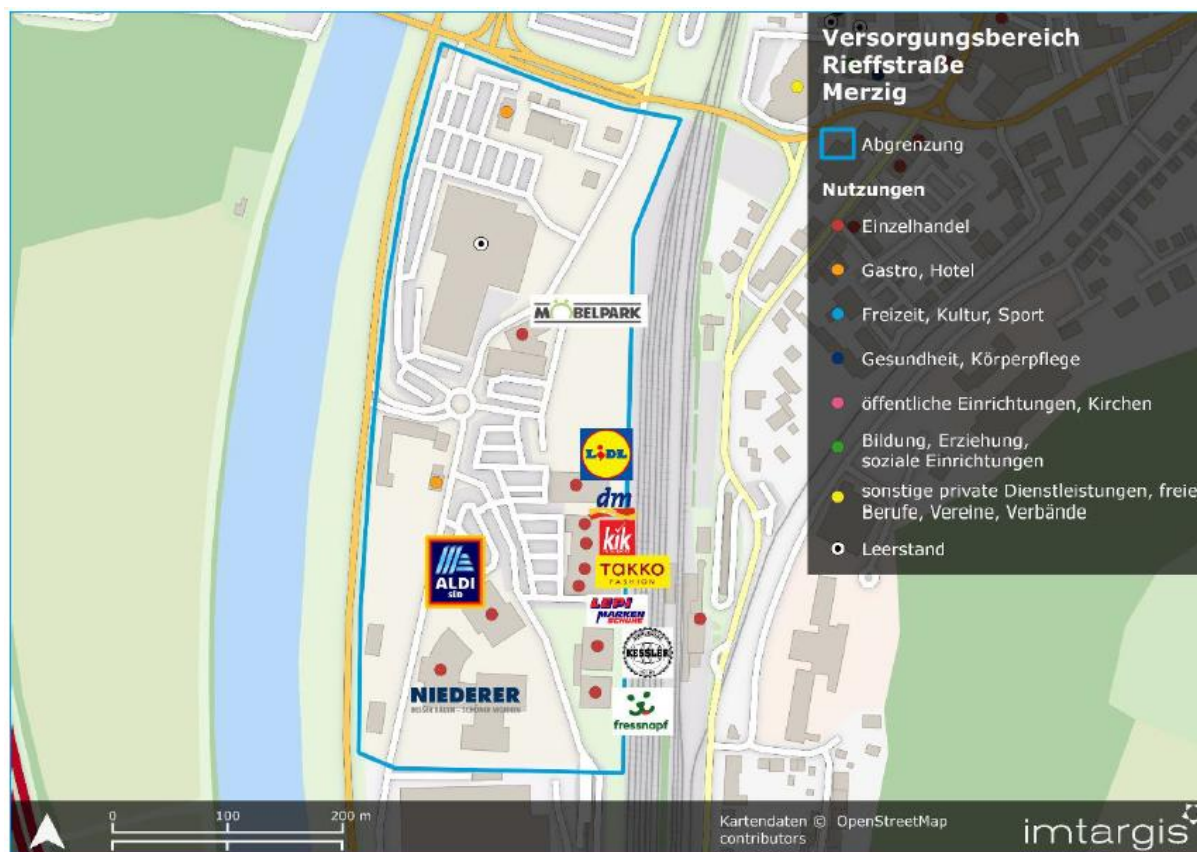
*„Durch die Ausstattung mit großflächigen Einzelhandelsbetrieben und dem damit möglichen Angebot bestimmter Sortimentsgruppen ergänzt der Standort das Einzelhandelsangebot der Innenstadt. Im Hinblick auf die Kaufkraftbindungsquoten der verschiedenen Einzelhandelsortimente ergeben sich für die Rieffstraße Ergänzungspotenziale im periodischen Bedarf, insbesondere für Nahrungs- und Genussmittel. Der Ausbau des Fachmarktzentrums kann weitere Kaufkraft aus dem Merziger Umland binden und Synergieeffekte für die Innenstadt generieren. (...)“*

*Für Einzelhandelsansiedlungen oder Erweiterungsvorhaben sind die Vorgaben der Sortimentsliste und deren Neuerungen einzuhalten. Die Ansiedlung weiterer Einzelhandelsbetriebe (z. B. auf vorhandenen Freiflächen oder am ehemaligen Kaufland-Standort) ist zu begrüßen, um Kaufkraftabflüsse zu reduzieren und Ergänzungspotenziale auszuschöpfen. Dabei gilt es für die Kreisstadt Merzig vorab die Schädlichkeit von Ansiedlungen oder Erweiterungen prüfen zu lassen und entsprechende Sortiments- und Verkaufsflächenvorgaben zu tätigen.“<sup>18</sup>*

<sup>18</sup> imtargis 2024, S. 47f.

Der Stadtrat Merzig hat die Festlegungen des Einzelhandelskonzepts umgesetzt, indem er den Bereich Rieffstraße mit Stadtratsbeschluss vom 19.05.2025 als Nebenzentrum ausgewiesen hat (s.o.).

**Abbildung 10: Nebenzentrum Rieffstraße, IST-Zustand 2024**



Quelle: imtargis GmbH: Fortschreibung Einzelhandelskonzept Kreisstadt Merzig 2024, Köln, Dezember 2024, S. 42

Über die dargestellten Standorte hinaus gibt es im Stadtgebiet von Merzig folgende sonstige Nahversorgungsstandorte: Wasgau in Bal-  
lern, Aldi und Netto im Norden des Stadtteils Merzig sowie Netto in  
der Torstraße östlich der Innenstadt. Diese werden ergänzt durch  
zahlreiche kleine Geschäfte, Bäcker und Metzger in einigen der Ort-  
steile innerhalb der Wohnbebauung, die auch eine gewisse Nahver-  
sorgungsfunktion übernehmen (Details siehe Einzelhandelskonzept,  
Fortschreibung 2024, S. 44ff.).

Die Ortskerne und die genannten Versorgungsbereiche genießen  
nach BauGB und im Sinne der BauNVO eine besondere Schutzwür-  
digkeit. Für die Auswirkungsanalyse wurden die erhobenen Ge-  
schäfte den jeweiligen Standorttypen zugeordnet.

### 3.3 Kommunale Einzelhandelsstrategie Handel 3.0

Die Kreisstadt Merzig hat 2016 eine Strategie zur Steuerung der Handelsentwicklung in der Merziger Kernstadt erarbeiten lassen. Für den Vorhabenstandort ist die Kernaussage der Strategie Handel 3.0 relevant, dass es eine Arbeitsteilung zwischen den oben beschriebenen Haupt-Einkaufslagen in der Kernstadt Merzig gibt.<sup>19</sup>

Die Innenstadt profiliert sich durch überwiegend inhabergeführte Fachgeschäfte mit Qualität, Service, Wohlfühlatmosphäre und Einkaufsspaß. Sie wird ergänzt durch Nahversorgungsmärkte (REWE, dm) am ehemaligen Markthallenstandort sowie ein innenstadttypisches Gastronomie- und Dienstleistungsangebot. Das Nebenzentrum Rieffstraße ergänzt das Angebot der Innenstadt durch die Möglichkeit des „One-Stop-Shopping“ zum Versorgungseinkauf. Der Standort erfüllt in engem räumlichem Zusammenhang mit dem ZVB eine gesamtstädtische sowie auch eine überörtliche Versorgungsfunktion für die Bevölkerung der Kreisstadt Merzig und deren mittelzentralem Versorgungsbereich.

Im Strategiekonzept wird konstatiert, dass die in B-Plänen festgelegten Verkaufsflächenobergrenzen und die starren Sortimentsfestlegungen nicht mehr praktikabel sind. *„Damit Merzig im Wettbewerb bestehen kann, muss die Stadt über einen attraktiven Innenstadthandel und ein leistungsfähiges Fachmarktzentrum verfügen.“* (Kernplan 2016, S. 13) *„Aktuell existieren die beiden Standorte nur nebeneinander. Durch eine bessere Anbindung der Rieffstraße an die Innenstadt kann die Innenstadt von der hier vorhandenen Kaufkraft profitieren.“* (ders., S. 10). Das Nebenzentrum Rieffstraße wird als Ergänzung zur Innenstadt gesehen, die bewusst in produktorientierter Standort- und Aufgabenteilung die beiden Bedürfnisse der Kunden („Masse“ in den Fachmärkten und „Klasse“ in der Innenstadt) bedienen können. Es wird angeregt, dass starre Sortimentslisten mittlerweile überholte Instrumente sind und eine tiefergehende Betrachtung z.B. hinsichtlich Qualitätsunterschieden im Textilbereich o.ä. notwendig ist.

Es wird der Vorschlag für eine differenzierte Sortimentsliste gemacht, die zulässige Sortimente für die Rieffstraße ergänzt und das Sortiment Bekleidung in ein hochwertiges Segment im Zentrum und ein Niedrigpreissegment im Nebenzentrum Rieffstraße aufteilt. Es werden Vorschläge für ein koordiniertes Marketing des Nebenzentrums Rieffstraße gemacht. Die Vorschläge werden in der Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts von 2024 aufgegriffen und umgesetzt.

<sup>19</sup> Quelle aller Aussagen in diesem Abschnitt: Kernplan 2016, S. 6ff.

## 4 Absatzwirtschaftliche Rahmenbedingungen

### 4.1 Nachfrageseite: Bevölkerung

Die Kreisstadt Merzig hatte am 30.06.2025 nach Angaben des statistischen Amtes des Saarlandes 31.556 Einwohner am Hauptwohnsitz.<sup>20</sup> Die Bevölkerungszahl der Kreisstadt Merzig ist seit dem vorletzten Zensus 2011 aufgrund eines anhaltenden Geburtendefizits tendenziell leicht sinkend. In einigen Jahren konnten jedoch z.T. deutliche Zuwanderungsgewinne festgestellt werden, die insgesamt dazu geführt haben, dass 2022 die Marke von 30.000 Einwohnern überschritten wurde. Korrekturen des Zensus von 2022 führten in der Einwohnerstatistik 2022 zu einem sprunghaften Anstieg der Bevölkerungszahl auf zuletzt 31.575 (31.03.2025).

Die Bevölkerungsentwicklung hat Einfluss auf die künftig zur Verfügung stehende einzelhandelsrelevante Kaufkraft. Veränderungen in der Bevölkerungszahl und -Zusammensetzung haben langfristige Folgen auf das Konsumverhalten.

**Tabelle 4: Kreisstadt Merzig, Bevölkerung am Hauptwohnsitz, 2012-2024**

Jahr	Bevölkerungszahl	Veränderung zu 2011 (%)	Veränderung zum Vorjahr
2011	29.720		
2012	29.777	0,2%	0,2%
2013	29.668	-0,2%	-0,4%
2014	29.615	-0,4%	-0,2%
2015	29.937	0,7%	1,1%
2016	29.812	0,3%	-0,4%
2017	29.818	0,3%	0,0%
2018	29.745	0,1%	-0,2%
2019	29.795	0,3%	0,2%
2020	29.700	-0,1%	-0,3%
2021	29.609	-0,4%	-0,3%
2022	31.777	6,9%	7,3%
2023	31.811	7,0%	0,1%
2024	31.697	6,7%	-0,4%
2025	31.556	6,2%	-0,4%

Stand: Jeweils zum 31.12., 2025: 30.06. Quelle: Saarland, Statistisches Amt.

Basis: 2011 - 2021: Zensus 2011; ab 2022: Zensus 2022

Die Bevölkerungszahlen des kommunalen Meldeamtes können aufgrund abweichender Fortschreibungsmethoden von den Angaben des Statistischen Amtes des Saarlandes abweichen.

<sup>20</sup> Quelle: Saarland, Statistisches Amt: Fläche, Bevölkerung in den Gemeinden am 30.06.2025 nach Geschlecht, Einwohner je km<sup>2</sup> und Anteil an der Gesamtbevölkerung (Basis Zensus 2022), Saarbrücken, 2025

## 4.2 Nachfrageseite: Kaufkraft

### Status Quo

Nach Hochrechnungen der GfK Nürnberg wurden in Deutschland im Jahr 2024 rund 6.772 € pro Kopf im Einzelhandel ausgegeben. Die einzelhandelsrelevante Kaufkraft der Bevölkerung der Kreisstadt Merzig wird von der GfK Nürnberg für 2024 insgesamt auf 190,2 Mio. € hochgerechnet, das entspricht pro Kopf rund 6.330 € oder 93,5 % des Bundesschnitts.

In den benachbarten Gemeinden lag der Pro-Kopf-Index der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft 2024 niedriger als in Merzig (Beckingen: 6.180 €, Losheim am See: 6.212 €, Mettlach: 6.099 €, Dillingen: 6.039 €).<sup>21</sup>

Die Bevölkerung der Kreisstadt Merzig hat 2024 etwas mehr als die Hälfte (52,5 %) ihrer einzelhandelsrelevanten Kaufkraft für die nahversorgungsrelevanten Warengruppen Nahrungs- und Genussmittel sowie Waren der Gesundheits- und Körperpflege verwendet, der Rest für alle anderen Nonfood-Warengruppen (siehe Tabelle 5).

**Tabelle 5: Einzelhandelsrelevante Kaufkraft nach Warengruppen**

Warengruppe	Einzelhandelsrelevante Kaufkraft 2024			
	Kreisstadt Merzig		davon Kaufkraft für Online-Käufe	
	€ pro Kopf	gesamt (Mio. €)	Mio. €	Anteil an gesamt
Nahrungs- und Genussmittel	2.801	84,2	1,5	1,8%
Waren der Gesundheits- und Körperpflege	524	15,8	2,1	13,2%
<b>Summe period. Bedarf</b>	<b>3.325</b>	<b>99,9</b>	<b>3,6</b>	<b>4,6%</b>
Nonfood II	3.004	90,3	25,6	31,1%
<b>Gesamt</b>	<b>6.330</b>	<b>190,2</b>	<b>29,2</b>	<b>16,6%</b>
Kaufkraft-Index pro Kopf (Deutschland = 100)	93,5			

Quellen: Kaufkraft: GfK Nürnberg 2024, Basis: Einwohnerstand 1.1.2023, Statistisches Amt Saarland. Der Zensus 2022 ergab für Merzig eine deutlich höhere Einwohnerzahl. Für 2025 lagen noch keine Kaufkraftdaten der GfK vor. Aufgrund der nach oben korrigierten Einwohnerzahl ist zu erwarten, dass die Gesamtkaufkraft und damit das für die Neuansiedlungen verfügbare Kaufkraftpotenzial 2025 entsprechend höher ausfallen werden als 2024.

Abweichungen in den Summen durch unabhängiges Runden.

<sup>21</sup> Quelle: GfK Nürnberg 2024

Der Online-Anteil im deutschen Einzelhandel hat nach leichten Rückgängen im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2024 wieder leicht zugenommen. Der Online-Handel gewinnt vor allem für Nonfood-Waren zunehmend an Bedeutung. Der Online-Anteil der im Einzelhandel ausgegebenen Kaufkraft lag in der Kreisstadt Merzig über alle Warengruppen 2024 bei 16,6 %. Für die relevante Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel lag er mit 2,2 % hingegen im Vergleich zu allen anderen Warengruppen am niedrigsten.

### **Voraussichtliche Entwicklung der Kaufkraft**

Die Folgen der Krisen und Kriege der vergangenen Jahre haben das Konsumverhalten der Bevölkerung in Deutschland seit 2020 stark beeinflusst. Nach einer teilweise turbulenten Entwicklung für den Einzelhandel aufgrund der Folgen der Corona-Pandemie, Lieferengpässen und einer zeitweise hohen Inflation hat sich die Entwicklung der Verbraucherpreise und der Umsätze im Einzelhandel 2024 wieder zunehmend normalisiert.

Im Dezember 2024 lagen die Verbraucherpreise im Saarland 3,1 % über denen des Vorjahresmonats. Damit hat sich die Inflation nach zeitweisen Höhenflügen wieder einem normalen Niveau angenähert. Der Umsatz des deutschen Einzelhandels stieg im Jahr 2024 um 1,2 % gegenüber dem Vorjahr. Hiervon profitierten die Nonfood-Branchen etwas stärker (+1,4 %) als der Lebensmittel-Einzelhandel mit einem Umsatzplus von 0,7 %. Der Versand- und Online-Handel konnte 2024 mit einem Umsatzplus von 5,2 % gegenüber dem Vorjahr wieder deutliche Zuwächse verbuchen, im Gegensatz zu 2023, wo der Online-Umsatz noch um 4,2 % zurückgegangen war.<sup>22</sup>

Insgesamt hat die verfügbare Kaufkraft der Bevölkerung für den Einzelhandel in den meisten Gemeinden in den letzten Jahren leicht zugenommen, die Entwicklung in den einzelnen Warengruppen verlief jedoch sehr unterschiedlich. Während der Corona-Krise haben die Ausgaben der Bevölkerung im Einzelhandel mit Nahrungs- und Genussmitteln deutlich zugenommen, die Kaufkraft für non-food-Waren ist hingegen gesunken. Zugleich war eine starke Zunahme des Online-Umsatzes feststellbar. Bis 2024 normalisierten sich die Corona-bedingten Verwerfungen im Einzelhandel wieder weitgehend.<sup>23</sup>

Die gesamte im stationären Einzelhandel zur Verfügung stehende Kaufkraft hängt zusätzlich von der Entwicklung der Bevölkerungszahl ab. Kurz- und mittelfristig wird das Geburtendefizit in der Stadt Merzig weiterhin bestehen. Es wird jedoch seit mehreren Jahren durch einen Wanderungsüberschuss zumindest teilweise kompensiert.

<sup>22</sup> Quelle: KPMG Retail Sales Monitor 1/2025, S. 2

<sup>23</sup> Quelle: KPMG Retail Sales Monitor 4/2024, S. 2

Unter Berücksichtigung aller beschriebenen, z.T. gegenläufigen Trends wird in den weiteren Überlegungen von der Annahme ausgegangen, dass die insgesamt für den stationären Lebensmitteleinzelhandel mit Nahrungs- und Genussmitteln und Waren der Gesundheits- und Körperpflege verfügbare Kaufkraft der Bevölkerung in der Kreisstadt Merzig in den nächsten Jahren stabil bleiben wird.

### 4.3 Angebotsseite: Kreisstadt Merzig

Im Januar 2025 wurden in der Kreisstadt Merzig 154 Ladengeschäfte im engeren Sinne (ohne Kfz-Handel und Handel mit Brennstoffen) mit einer Verkaufsfläche von insgesamt 49.239 m<sup>2</sup> identifiziert. Die erfassten Einzelhandelseinrichtungen erzielten 2024 einen geschätzten Umsatz von 182,8 Mio. €, davon 33 % mit Nahrungs- und Genussmitteln und knapp 6 % mit Waren der Gesundheits- und Körperpflege.<sup>24</sup>

Mit 82 Geschäften umfasste der zentrale Versorgungsbereich der Innenstadt mehr als die Hälfte aller erfassten Einzelhandelseinrichtungen in Merzig (Abgrenzung siehe Kapitel 3.2). Diese erwirtschafteten 2024 an ihren integrierten Standorten auf 31 % der Gesamt-Verkaufsfläche rund 33 % des gesamten Einzelhandelsumsatzes in Merzig.

63 Geschäfte mit 36 % der Verkaufsfläche und 45 % des Einzelhandelsumsatzes befanden sich in Nahversorgungslagen in oder unmittelbar angrenzend an Wohngebiete. Diese teilintegrierten Standorte sind im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO ebenfalls als schützenswert anzusehen.

Ein Drittel der Verkaufsfläche in der Kreisstadt Merzig (33 %) verteilte sich auf 9 weitere Einzelhandelseinrichtungen in sonstigen Lagen außerhalb des Zentrums und der Wohngebiete. Diese erwirtschafteten rund 22% des gesamten Einzelhandelsumsatzes in Merzig.

Die größten Einzelhandelseinrichtungen in der Kreisstadt Merzig waren 2024 der Globus Baumarkt im Gewerbegebiet „Zum Wiesenhof“ sowie der „Möbelpark“ und das Union-Bauzentrum in der Rieffstraße. Es folgten das Bekleidungskaufhaus Ronellenfisch im zentralen Versorgungsbereich und Elektro Funk in Besseringen. Diese fünf größten Einzelhandelseinrichtungen deckten mit zusammen über 20.600 m<sup>2</sup> fast 42 % der Gesamt-Verkaufsfläche und 28 % der erfassten Umsätze der Geschäfte in der gesamten Kreisstadt Merzig ab.

---

<sup>24</sup> Quelle: Verkaufsfläche: Erhebung isoplan-Marktforschung und imtargis 07/2024 und Aktualisierung 01/2025, Umsätze: Schätzung isoplan-Marktforschung, Stand: 2024. Siehe methodische Hinweise in Kapitel 1.4.

---

**Tabelle 6: Einzelhandel in der Kreisstadt Merzig nach Einzelhandelsstandorten**

Einzelhandelsstandort	Anzahl Geschäfte	Verkaufs- fläche		geschätzter Umsatz	
		(m²)	%	gesamt	davon pe- riod. Bedarf
				(Mio. €)	(Mio. €)
ZVB Merzig Innenstadt (integriert)	82	15.220	30,9%	61,4	33,1%
Nahversorgungslagen (teilintegriert)	63	17.769	36,1%	83,0	44,7%
sonstige Standorte (inkl. Rieffstr.)	9	16.240	33,0%	41,2	22,2%
<b>gesamt*</b>	<b>154</b>	<b>49.229</b>	<b>100,0%</b>	<b>185,6</b>	<b>100,0%</b>

\* alle Angaben Status-Quo 10/2025 ohne den zu diesem Zeitpunkt geschlossenen Verbrauchermarkt Kaufland an der Rieffstraße. ZVB = Zentraler Versorgungsbereich.

Quelle: Erhebung isoplan-Marktforschung und imtargis, Verkaufsflächen- und Umsatzschätzung des Einzelhandels, Aktualisierung 10/2025. Abweichungen in den Summen durch unabhängiges Runden.

### Bewertung der Einzelhandelsausstattung

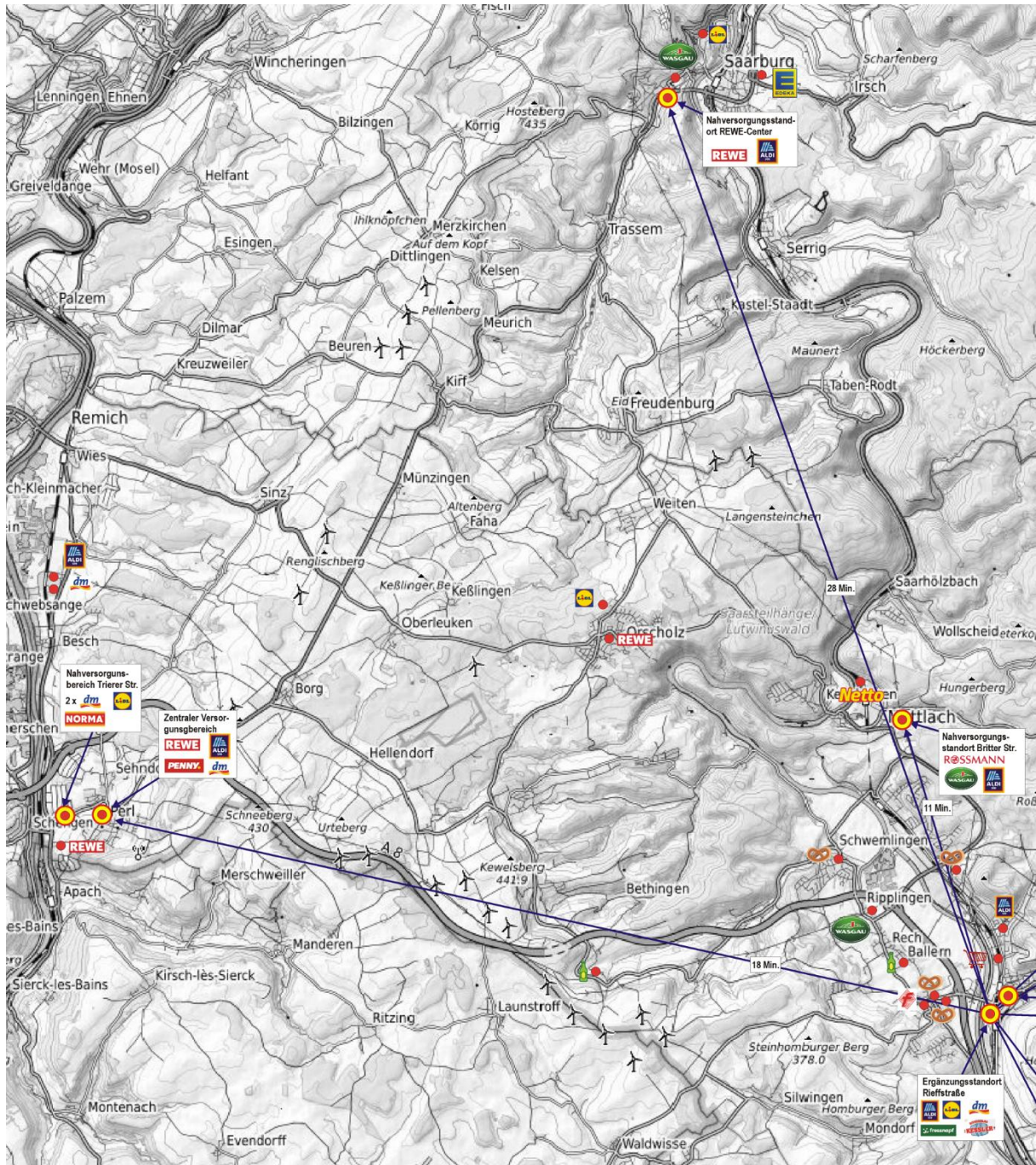
Die Kreisstadt Merzig ist im Vergleich zu anderen Mittel- und Oberzentren im Saarland mit Lebensmittelmärkten bisher nicht gut versorgt. Mit 0,34 m² pro Kopf lag die Verkaufsflächenausstattung für Nahrungs- und Genussmittel in der Kreisstadt Merzig im Jahr 2024 beispielsweise um 28 % unter dem Durchschnitt der Landeshauptstadt Saarbrücken von 0,48 m² pro Kopf. Entsprechend niedrig war die Kaufkraftbindungsquote für diese Warengruppe in Merzig mit 73,7%.

Für ein Mittelzentrum ist aufgrund seines mittelzentralen Versorgungsauftrags, der auch Teile der Waren des täglichen und periodischen Bedarfs umfasst, eine Kaufkraftbindungsquote von über 100 % zu erwarten. Der in der Rieffstraße geplante Nahversorgungsmarkt soll dazu beitragen, diese Versorgungslücke zu schließen.

## 4.4 Wettbewerber im Umland

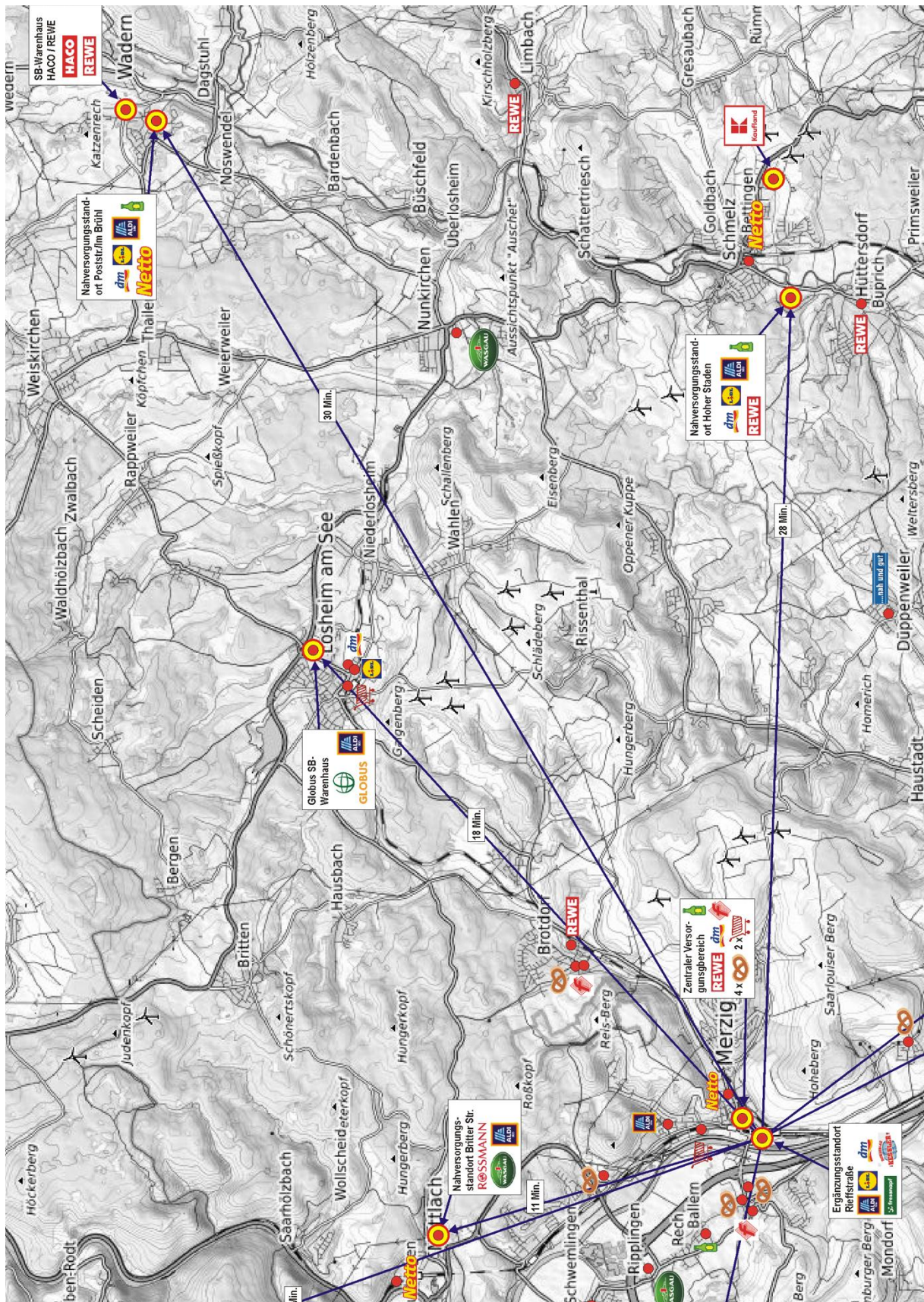
Der im vorliegenden Gutachten analysierten geplante Lebensmittelmarkt in der Rieffstraße tritt aufgrund seiner Größe (2.500 m² Verkaufsfläche) und seiner Lage in der Nähe der vorhandenen Einzelhandelsagglomeration Rieffstraße in erster Linie in den Wettbewerb mit SB-Warenhäusern und Verbrauchermärkten und den Umlandgemeinden, weiterhin mit vergleichbaren Einzelhandelsagglomerationen aus Lebensmittelmärkten und weiteren Fachmärkten im Untersuchungsgebiet (in den folgenden Abbildungen mit gelb-roten Punkten markiert). Sobald der zurzeit geschlossene Verbrauchermarkt Kaufland wieder eröffnen wird, ist dieser ebenfalls ein wichtiger Wettbewerber. In zweiter Linie sind auch solitär stehende Lebensmittelmärkte betroffen (rote Punkte in den folgenden Abbildungen).

**Abbildung 11: Wettbewerber des geplanten Lebensmittelmarktes im Nordwesten des Untersuchungsraums**



Quelle: Eigene Erhebung isoplan-Marktforschung 01/2025. Kartendaten: © [OpenStreetMap](#)-Mitwirkende, [SRTM](#) | Kartendarstellung: © [OpenTopoMap](#) (CC-BY-SA)

Abbildung 12: Wettbewerber des geplanten Lebensmittelmarktes im Nordosten des Untersuchungsraums



Quelle: Eigene Erhebung isoplan-Marktforschung 01/2025. Kartendaten: © [OpenStreetMap](#)-Mitwirkende, [SRTM](#) | Kartendarstellung: © [OpenTopoMap](#) (CC-BY-SA)

The map illustrates the distribution network for the Dillingen/Saar region. Key locations and features include:

- Central Supply Area (Zentraler Versorgungsbereich):** Indicated by a green box in the upper left, showing the central distribution hub for the region.
- Stores and Retailers:** Various logos for Rewe, Netto, Penny, Aldi, Lidl, and other retailers are placed throughout the map to show their locations.
- Geographical Features:** The map shows the terrain, including hills and valleys, and major roads connecting the towns.
- Towns and Villages:** Numerous locations are labeled, such as Dillingen/Saar, Rehlingen-Siersburg, Beckingen, Saarlouis, and others.
- Infrastructure:** The map includes details about the railway network and major roads, which are crucial for the distribution of goods.

Quelle: Eigene Erhebung isoplan-Marktforschung 01/2025. Kartendaten: © [OpenStreetMap](#)-Mitwirkende, [SRTM](#) | Kartendarstellung: © [OpenTopoMap](#) (CC-BY-SA)

Im Südosten von Merzig ist die Wettbewerberdichte entlang der Saarschiene am höchsten. Nach Nordosten und Nordwesten sinkt mit der geringeren Besiedlungsdichte auch die Wettbewerberdichte. Am dünnsten sind die angrenzenden Bereiche in Frankreich besiedelt; hier konnten in vertretbarer Entfernung keine Wettbewerber von relevanter Größe identifiziert werden.

#### 4.5 Kaufkraftbindung, Tragfähigkeit des Vorhabens

Aus der Kreisstadt Merzig sind 2024 per Saldo 22,1 Mio. € Kaufkraft für Nahrungs- und Genussmittel in andere Einkaufsorte abgeflossen. Dies entspricht einer Kaufkraftbindungsquote von 73,7 % für diese Warengruppe. Damit erfüllt Merzig seine Versorgungsaufgabe derzeit nicht im Ansatz.

Die für ein Mittelzentrum mit mehr als 31.500 Einwohnern selbst zur Abdeckung seiner grundzentralen Versorgungsaufgabe weitaus zu niedrige Bindungsquote ist im Wesentlichen auf die Schließung des Verbrauchermarktes Kaufland zurückzuführen.

Verbrauchermärkte, SB-Warenhäuser und große Lebensmittel-Vollsortimenter wie der geplante Edeka-Markt führen ein breiteres und tieferes Angebot von Nahrungs- und Genussmitteln als die kleineren Lebensmittelmärkte in den Grundzentren. Sie übernehmen damit auch eine mittelzentrale Versorgungsfunktion. Entsprechend ist in einem Mittelzentrum für Nahrungs- und Genussmittel eine Kaufkraftbindungsquote von über 100 % zu erwarten. isoplan-Erhebungen in der Vergangenheit haben gezeigt, dass die meisten anderen saarländischen Mittelzentren in der Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel Kaufkraftbindungsquoten von 120 bis 140 % erreichen.

Kaufland plant, den Verbrauchermarkt in verkleinerter Form nach einem Abriss und Neubau des Gebäudes wieder zu eröffnen (siehe Kap. 2.1). Das Vorhaben Edeka muss auch zusammen mit dem wieder eröffneten Verbrauchermarkt Kaufland tragfähig sein. Zur Berechnung der Auswirkungen des Vorhabens wurde aus diesem Grund der Umsatz von Kaufland auf dem Niveau von 2024 abgeschätzt und in der Berechnung der künftigen Umsatzumverteilungen und der Kaufkraftbindungsquoten entsprechend mit berücksichtigt.

Der geplante Lebensmittelmarkt Edeka wird unter Worst Case-Annahmen einen Umsatz von 14,1 Mio. € über alle Warengruppen erzielen. Davon werden rund 42 % aus Geschäften in der Kreisstadt Merzig umgelenkt werden. Die restlichen 58 % stammen aus Geschäften von außerhalb (siehe Kapitel 5.3).

Der geplante Markt wird damit insbesondere Kaufkraft der Merziger Bevölkerung in die Kreisstadt zurückholen, die derzeit - entgegen den

landesplanerischen Zielen der zentralörtlichen Ordnung - in andere Einkaufsorte abfließt. Zusätzlich wird er im Sinne der mittelzentralen Versorgungsaufgabe in geringfügigem Umfang Kaufkraft aus dem mittelzentralen Versorgungsbereich nach Merzig anziehen.

Die Kaufkraftbindungsquote für Nahrungs- und Genussmittel wird in Merzig damit von bisher 73,7 % (ohne Kaufland) auf 109,3 % (einschließlich Vorhabenmarkt und Kaufland) steigen, für Waren der Gesundheits- und Körperpflege von bisher 135,2 % auf 161,0 % und für Nonfood-II-Waren von 113,3 % auf 124,4 % (siehe Tabelle 7 in Kapitel 4.5).

Seit der Schließung von Kaufland in Merzig haben vor allem die Verbrauchermärkte in Losheim und Dillingen (Globus, Kaufland), aber auch die Vollsortimenter in Merzig, Rehlingen und Beckingen (REWE, Edeka) einen zusätzlichen Zustrom an Kunden, denen das Angebot von Kaufland in Merzig fehlt und die deshalb gezwungen sind, auf andere Standorte auszuweichen.

Die geplante Neuansiedlung von Edeka wird zusammen mit der Wiedereröffnung von Kaufland mit reduzierter Verkaufsfläche in etwa die durch die Schließung von Kaufland verlorene Verkaufsfläche wiederherstellen. Damit wird das Mittelzentrum Merzig die Kaufkraft zurückholen, die vor der Schließung von Kaufland bereits nach Merzig floss und die derzeit an andere Einkaufsorte geht.

In der Warengruppe Gesundheits- und Körperpflege wird es aufgrund der im Nebensortiment des Lebensmittelmarktes angebotenen Drogeriewaren nur zu einer geringen Zunahme der Kaufkraftzuflüsse aus dem mittelzentralen Versorgungsbereich von Merzig kommen. Hier übernimmt Merzig bereits aktuell eine mittelzentrale Versorgungsfunktion für Gemeinden, die nicht über einen eigenen Drogeriemarkt oder entsprechende Angebote verfügen. Zudem sind für Drogeriewaren aufgrund eines beachtlichen Preisgefälles eine hohe Nachfrage und damit überdurchschnittliche Kaufkraftzuflüsse aus Frankreich zu beobachten, von denen die bestehenden Drogeriemärkte und der geplante Lebensmittelmarkt ebenfalls profitieren werden.

Die Umsätze des geplanten Lebensmittelmarktes mit Nonfood-II-Nebensortimenten werden im Worst Case bei 1,0 Mio. € liegen, Sie sind den Umsätzen für Waren des periodischen Bedarfs deutlich untergeordnet. Sie verteilt sich zudem auf viele Nonfood-II-Warengruppen und Sortimente, für die es im Mittelzentrum Merzig jeweils zahlreiche vorhandene Anbieter gibt. Die Betroffenheit der Nonfood-II-Wettbewerber liegt aufgrund des geringen Mehrumsatzes des Vorhabenmarktes je Nonfood-II-Warengruppe unterhalb der Nachweisgrenze. Auf eine vertiefte Darstellung der Auswirkungen für die Nonfood-II-Nebensortimente wurde aus diesem Grund verzichtet.

Die resultierenden erhöhten Kaufkraftbindungsquoten für die betrachteten Warengruppen sind - auch unter Berücksichtigung der geplanten Wiedereröffnung von Kaufland - in einem für Mittelzentren üblichen und tragfähigen Rahmen und stellen die Situation vor der Schließung von Kaufland wieder her.

Das Vorhaben der Ansiedlung eines zusätzlichen Lebensmittelmarktes ist von der Kaufkraft der Bevölkerung in Merzig und dessen mittelzentralen Verflechtungsbereich tragfähig. Die Größenordnung des Vorhabens ist angemessen. Die derzeit in Merzig bestehende Versorgungslücke für Nahrungs- und Genussmittel kann damit wirkungsvoll geschlossen werden.

**Tabelle 7: Auswirkungen auf die Kaufkraftbindung, Worst Case**

Kreisstadt Merzig	Periodischer Bedarf		
	NuG	GuK	Summe
Kaufkraft pro Kopf 2024 (€)	2.801	524	3.325
Kaufkraft gesamt in Mio. €*	84,2	15,8	99,9
IST: POS-Umsatz Kreisstadt Merzig 2024 (Mio. €)	62,0	21,3	83,3
IST: Kaufkraftzu- bzw. -abfluss per Saldo 2024 (Mio. €)	-22,1	+5,5	-16,6
IST: warengruppenspezifische Kaufkraftbindungsquote 2024	73,7 %	135,2 %	83,4 %
Voraus. Mehrumsatz des geplanten Lebensmittelmarktes (Mio. €)	12,2	0,8	13,1
davon Umlenkung aus Geschäften in anderen Gemeinden	7,1	0,5	7,6
POS-Umsatz in der Kreisstadt Merzig IST 2024 plus prognostizierter Umsatz von Kaufland (Mio. €)	84,9	24,9	109,7
POS-Umsatz in der Kreisstadt Merzig IST 2024 plus prognostizierte Umsätze von Kaufland und dem Vorhabenmarkt (Mio. €)	92,0	25,4	117,4
resultierende Kaufkraftbindungsquote (inkl. Kaufland u. Vorhabenmarkt)	109,3 %	161,0 %	117,5 %

POS = point of sale (stationärer Einzelhandel); NuG = Nahrungs- und Genussmittel; GuK = Waren der Gesundheits- und Körperpflege. Grundlage: jeweils Worst-Case-Szenario

Quellen: Kaufkraft: GfK Nürnberg 2024, Umsatz: Schätzung isoplan, Basis: Erhebung 2024, Flächenproduktivität: Hahn-Gruppe 2025, S. 48f. und S. 59, Kaufkraftumlenkung: siehe Kapitel 1.4 und 5.3

\* Berechnungsbasis der GfK-Sortimentskaufkraft: Einwohnerstand 1.1.2023, Statistisches Amt Saarland. Der Zensus 2022 ergab für Merzig eine deutlich höhere Einwohnerzahl. Für 2025 lagen bei Redaktionsschluss (22.10.2025) noch keine Kaufkraftdaten der GfK vor. Aufgrund der nach oben korrigierten Einwohnerzahl ist zu erwarten, dass die Gesamtkaufkraft und damit das für die Neuansiedlungen verfügbare Kaufkraftpotenzial 2025 entsprechend höher ausfallen werden als 2024.

## 4.6 Einzugsbereich des Vorhabens

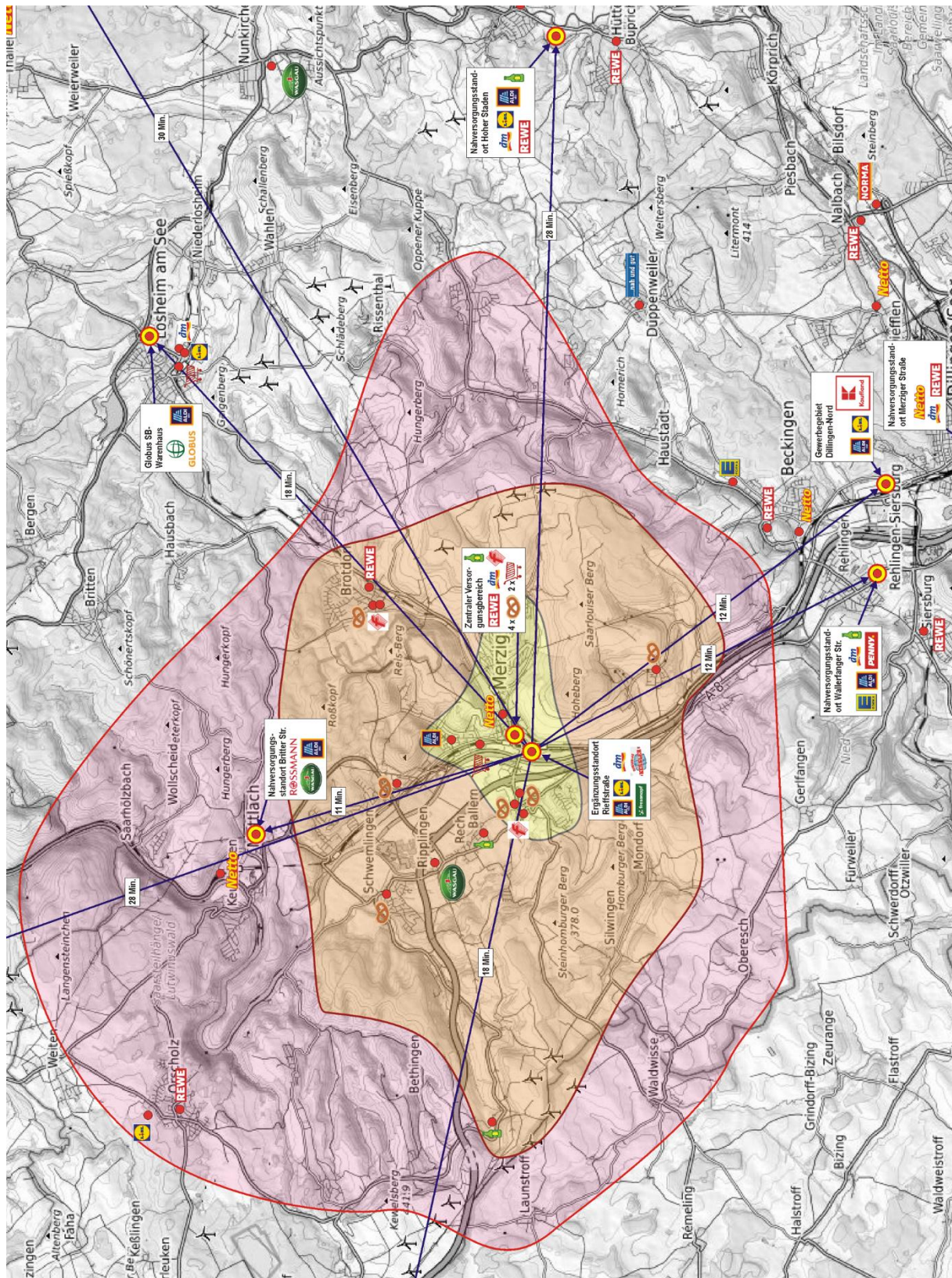
Als Einzugsbereich des Vorhabens wird das Gebiet bezeichnet, in dem die Kunden des geplanten Marktes wohnen. Der Vorhabenmarkt bildet mit den anderen Lebensmittelmärkten und sonstigen Fachmärkten am Standort Rieffstraße eine Agglomeration mit einer hohen Anziehungskraft auf Kunden aus der Stadt Merzig und aus benachbarten Gemeinden.

Die Agglomeration Rieffstraße steht in erster Linie im Wettbewerb mit anderen vergleichbaren Agglomerationen und mit Verbrauchermärkten und SB-Warenhäusern mit einer vergleichbaren Angebotsbreite und -tiefe. In zweiter Linie werden auch Lebensmittelmärkte und -geschäfte in der Stadt Merzig und dem Umland an Solitärstandorten betroffen sein.

Die Einzugsgebiete der Wettbewerber sind gegeneinander nicht scharf abgrenzbar, sondern überlappen sich. Der künftige Einzelhandels-Einzugsbereich des Vorhabenmarkts kann in drei Zonen eingeteilt werden, in denen der Vorhabenmarkt voraussichtlich einen unterschiedlich hohen Marktanteil erreichen wird (siehe Abbildung 14):

- Zone 1: Der Vorhabenmarkt ist eine attraktive Alternative zu den bestehenden Lebensmittel- und Drogeriewarenangeboten und ist in bis zu 5 Minuten erreichbar (Stadtteile Merzig, Hilbringen)
- Zone 2: Der Vorhabenmarkt ist eine zusätzliche Alternative zu den bestehenden Lebensmittelangeboten und ist in bis zu 10 Minuten erreichbar (alle anderen Stadtteile von Merzig)
- Zone 3: Wohngebiete in anderen Gemeinden, für die die Agglomeration Rieffstraße nach der Errichtung des Vorhabenmarktes mindestens genauso attraktiv ist wie ähnlich weit entfernte andere Agglomerationen.

Abbildung 14: Zonen des Einzugsbereichs



Quelle: Eigene Erhebung und Berechnung isoplan-Marktforschung 01/2025, siehe Text. Kartendaten:  
© [OpenStreetMap](#)-Mitwirkende, [SRTM](#) | Kartendarstellung: © [OpenTopoMap](#) (CC-BY-SA)

## 5 Auswirkungsanalyse

### 5.1 Annahmen der Szenarien

Die zu erwartende Umsatzumverteilung aufgrund des geplanten Lebensmittelmarktes wurde mit Hilfe eines modifizierten Gravitationsmodells in zwei Szenarien berechnet (zur Methode siehe Kapitel 1.4).

Im Worst-Case-Szenario wird davon ausgegangen, dass der Vorhabenmarkt die durchschnittliche Flächenproduktivität vergleichbarer Märkte in Deutschland erzielen wird. Das mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretende Real-Case-Szenario geht davon aus, dass aufgrund der niedrigen Pro-Kopf-Kaufkraft im Einzugsbereich die Flächenproduktivität des geplanten Marktes um 10 % unter dem Deutschlandmittel liegen wird (Berechnung der Umsätze siehe Kapitel 2.4).

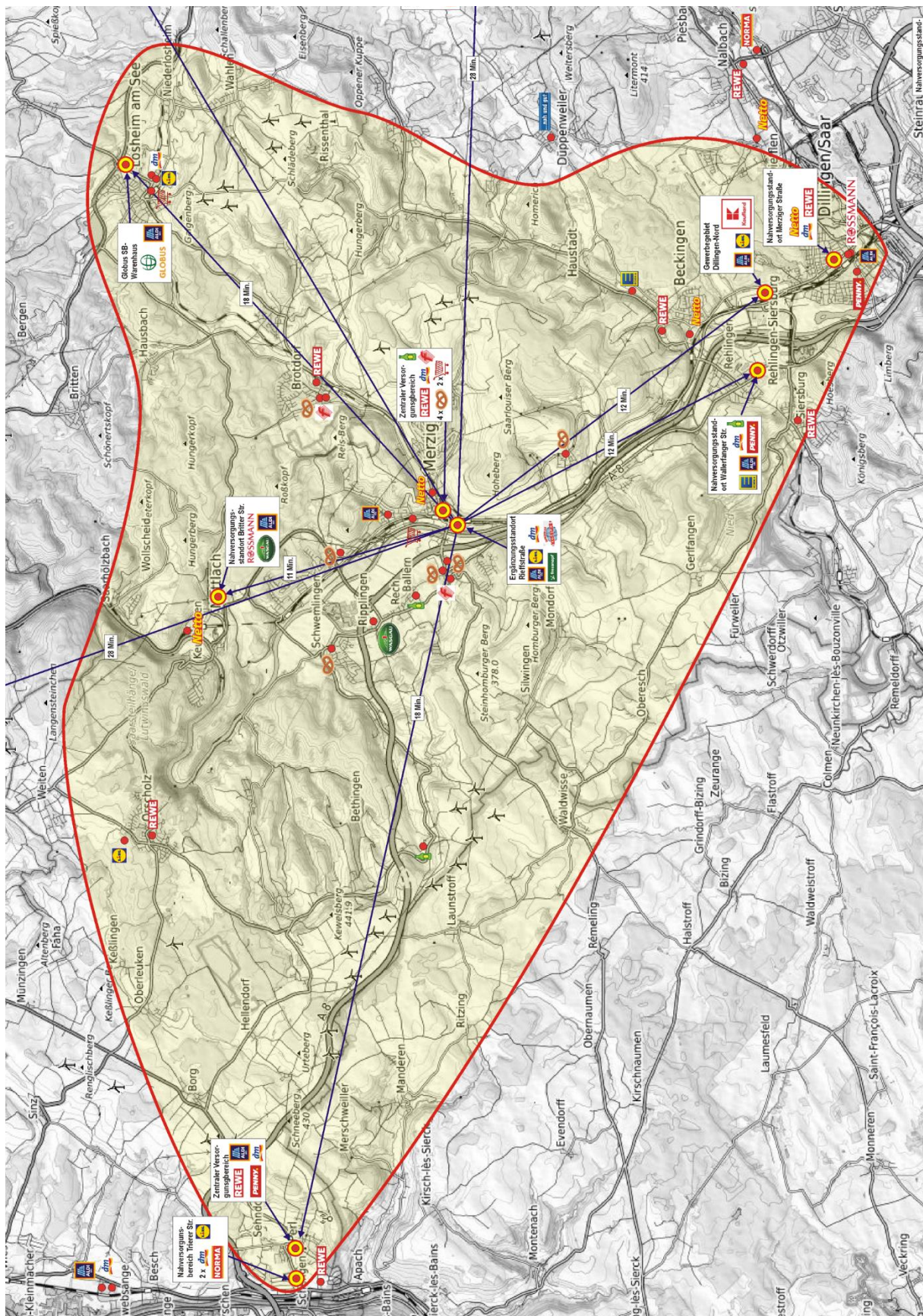
### 5.2 Einwirkungsbereich

Von dem in Kapitel 4.6 ermittelten Einzelhandels-Einzugsgebiet, das durch die Herkunft der Kunden bestimmt wird, ist der *Einwirkungsbe-  
reich* des Vorhabens zu unterscheiden. Unter dem Begriff „Einwirkungsbereich“ wird der Bereich verstanden, in dem Wettbewerber von Auswirkungen des Vorhabens betroffen sind. Dieser geht über den in Abbildung 14 dargestellten Einzugsbereich hinaus.

Zur Ermittlung des Einwirkungsbereichs wurden auf die Erhebung der Wettbewerber des Vorhabenmarktes in Merzig und den angrenzenden Städten und Gemeinden zurückgegriffen (siehe Kapitel 4.3 und 4.4). Dies sind Lebensmitteldiscounter, Lebensmittel-Supermärkte, SB-Warenhäuser, Verbrauchermärkte, kleinere Lebensmittelgeschäfte, Bäcker, Metzger und Drogeriemärkte. Durch die Neuansiedlung des geplanten Marktes wird der Einkaufsstandort Rieffstraße attraktiver für Kunden, die zwischen dem Vorhabenmarkt und den betroffenen Wettbewerbern wohnen. Dadurch wird Wettbewerbern im Einwirkungsbereich Kaufkraft entzogen werden.

Abbildung 15 zeigt den Bereich, in dem Wettbewerber voraussichtlich mit mehr als 1 % Umsatzverlust von dem Vorhaben betroffen sein werden. Der Einwirkungsbereich, in dem der Einzelhandelsbestand betroffen sein wird, wurde auf die dargestellten Wettbewerbsstandorte begrenzt. Diese liegen unter normalen Verkehrsbedingungen in einem Umkreis von bis zu 18 Minuten PKW-Fahrzeit um den Vorhabenstandort. Wettbewerber, für die sich rechnerisch Auswirkungen von unter 1 % ergaben, wurden als nicht betroffen eingestuft. Durch die Topografie und unterschiedliche Besiedlungsdichte bedingt ergibt sich ein asymmetrischer Einwirkungsbereich entlang der BAB A6.

Abbildung 15: Einwirkungsbereich des Vorhabens



Quelle: Eigene Erhebung und Berechnung isoplan-Marktforschung 01/2025, siehe Text. Kartendaten: © [OpenStreetMap](#)-Mitwirkende, [SRTM](#) | Kartendarstellung: © [OpenTopoMap](#) (CC-BY-SA)

### 5.3 Umsatzumverteilung

Die Ansiedlung des geplanten Edeka- Lebensmittelmarktes mit 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche wird zu einer Umsatzumverteilung im Einwirkungsbereich führen. Im **Worst-Case-Szenario** wird zur Berechnung des zu erwartenden Umsatzes die durchschnittliche Flächenproduktivität der Edeka-Märkte in Deutschland angenommen.

Unter dieser Annahme wird der geplante Lebensmittelmarkt einen Umsatz von 14,1 Mio. € über alle Warengruppen erzielen, das sind 3,2 % des Bestandsumsatzes der betroffenen Wettbewerber. Insgesamt werden 73 Wettbewerber von der kleinen Bäckerei bis zum SB-Warenhaus Globus im oben beschriebenen Einwirkungsbereich mit einer Verkaufsfläche von zusammen knapp 65.400 m<sup>2</sup> und einem Bestandsumsatz von 445 Mio. € von dem Vorhaben mit individuellen Umsatz-Umverteilungen zwischen 0,6 % und 6,9 % betroffen sein.

Im **zentralen Versorgungsbereich** von Merzig sind 10 Wettbewerber mit einer mittleren Umsatzumverteilungsquote von 3,6 % betroffen (REWE, zwei Lebensmittelläden, vier Bäckereien, eine Metzgerei, dm und Woolworth). Die stärksten Auswirkungen wird aufgrund der räumlichen Nähe und der hohen Sortimentsübereinstimmung der Lebensmittelmarkt REWE in der Stadtmitte mit 6,9 % Umsatzumverteilung erfahren, gefolgt von zwei kleinen Lebensmittelgeschäften in der Poststraße (jeweils 5,9 %). Alle anderen Wettbewerber im ZVB werden mit 0,7 bis 3,5 % Umsatzumverteilung nur geringfügig betroffen sein.

In den **Nahversorgungslagen in der Kreisstadt Merzig** liegen 26 betroffene Wettbewerber mit zusammen rund 14.250 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, die im Schnitt 5,0 % ihres Umsatzes verlieren werden. Prozentual am stärksten betroffen ist aufgrund der hohen Sortimentsübereinstimmung des geplanten Lebensmittelmarktes und der räumlichen Nähe zum Vorhabenstandort ein kleines Lebensmittelgeschäft in der Trierer Straße 135 mit 6,7 % Umsatzumverteilung, wenn auch absolut nur mit einem niedrigen fünfstelligen Euro-Betrag. Der Verbrauchermarkt Kaufland in der Rieffstraße wird nach seiner Wiedereröffnung 6,0 % seines ohne die Edeka-Ansiedlung zu erwartenden Umsatzes verlieren. Die Lebensmittelmärkte von Lidl und Aldi in der Rieffstraße sind mit jeweils 5,8 % Umsatzumverteilung in ähnlicher Höhe betroffen. Es folgt REWE in Brotdorf, der mit 4,6 % nur noch mäßig betroffen ist. Alle anderen betroffenen Geschäfte außerhalb des Versorgungsbereichs Rieffstraße verlieren zwischen 1,4 % und 4,1 % nur einen mäßigen bis geringen Prozentsatz ihres Bestandsumsatzes (Aldi, 2 x Netto, 10 Bäckereien, 2 Metzgereien, 3 Tankstellenshops, 1 Getränkemarkt und dm).

Der Wettbewerber Wasgau an seinem **nicht integrierten Standort in Merzig-Ballern** ist mit 5,8 % Umsatzumverteilung betroffen.

In den **Nachbarstädten und -gemeinden** sind 36 weitere Wettbewerber von dem Vorhaben betroffen, davon 12 in zentralen Versorgungsbereichen und 14 in schützenswerten Nahversorgungslagen.

Die stärkste Betroffenheit im Umland zeigt sich für die Lebensmittel-Vollsortimenter von Edeka (Rehlingen, Beckingen), Wasgau (Mettlach) und REWE (Beckingen, Siersburg). Sie werden je nach Entfernung zwischen 3,4 und 4,7 % ihres Umsatzes verlieren. Alle anderen Wettbewerber sind mit 0,6 % bis 3,6 % Umsatzumverteilung überwiegend nur geringfügig betroffen (weiter entfernte REWE-Märkte, Lebensmitteldiscounter, Getränkemärkte, Kaufland in Dillingen, Globus in Losheim und kleinere Lebensmittelgeschäfte).

**Zusammenfassend liegt die Umsatzumverteilung aufgrund der Ansiedlung des Edeka-Lebensmittelmarktes unter Worst-Case-Annahmen für die betroffenen schützenswerten Versorgungsbereiche in Merzig mit durchschnittlich 3,6 % bzw. 5,0 % weit unter der Schädlichkeitsschwelle von 10 %, im Umland sogar noch deutlich niedriger.**

**Insgesamt werden etwas mehr als 71 % des zu erwartenden Umsatzes des Vorhabenmarktes aus dem mittelzentralen Versorgungsbereich zufließen, gegenüber knapp 29 % aus anderen Gemeinden.**

Auch bei Betrachtung der Einzelwettbewerber liegen die Umverteilungsquoten für die acht am stärksten betroffenen Wettbewerber (s.o.) mit 5,8 % bis 6,9 % deutlich unter der Schädlichkeitsschwelle von 10 %. Eine Vorschädigung dieser am stärksten betroffenen Wettbewerber ist nicht feststellbar. Im Gegenteil wird aufgrund nicht unerheblicher Kaufkraftzuflüsse aus Frankreich aktuell von einer soliden Kundenbasis und einem überdurchschnittlichen Umsatzpotenzial ausgegangen. Für alle anderen betroffenen Einzelwettbewerber liegen die Umsatzumverteilungsquoten überwiegend deutlich unter 5 %.

**Eine unzulässige Schädigung der Funktionsfähigkeit der schützenswerten Versorgungsbereiche der Standortgemeinde und ihrer Nachbarstädte und -gemeinden durch das Vorhaben wird unter den getroffenen Worst-Case-Annahmen, auch bei Betrachtung der Einzelwettbewerber, mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht eintreten.**

Unter den Annahmen des **Real-Case-Szenarios** werden die Auswirkungen auf die einzelnen Wettbewerber jeweils etwas geringer ausfallen. Auf eine vertiefte Darstellung des Real-Case-Szenarios wurde deshalb verzichtet. Der am stärksten betroffene REWE-Markt in der Bahnhofstraße in Merzig würde unter diesen Annahmen 6,2 % seines Umsatzes verlieren. Alle weiteren Wettbewerber wären mit 0,8 % bis maximal 6,1 % Umverteilung geringfügig bis mäßig betroffen.

**Tabelle 8: Umsatzumverteilung aufgrund der Ansiedlung des Edeka-Lebensmittelmarktes, Worst-Case-Szenario**

Einzelhandelsstandorte	Anzahl	VKF	Umsatz	Umverteilung		Anteil an Umverteilung
		m²	Mio. €	Mio. €	%	%
Merzig, ZVB/Ortskern	10	3.760	21,1	0,8	3,6%	5,4%
Merzig, NVL	26	14.244	96,1	4,8	5,0%	34,0%
Merzig, sonstige	1	1.200	5,6	0,3	5,8%	2,3%
<b>Kreisstadt Merzig gesamt</b>	<b>37</b>	<b>19.204</b>	<b>122,8</b>	<b>5,9</b>	<b>4,8%</b>	<b>41,7%</b>
Losheim am See, ZVB	3	1.150	7,5	0,1	1,8%	1,0%
Losheim am See, NVL	2	2.600	26,1	0,6	2,3%	4,2%
Losheim am See, sonstige	1	6.750	45,2	0,9	1,9%	6,2%
Mettlach, ZVB/Ortskern	3	3.250	17,0	0,5	2,9%	3,6%
Mettlach, NVL	1	1.300	12,5	0,4	2,9%	2,6%
Mettlach, sonstige	3	2.350	17,0	0,4	2,5%	3,0%
Perl, ZVB/Ortskern	4	5.150	35,7	0,9	2,4%	6,1%
Perl, NVL	2	2.400	17,9	0,4	2,3%	2,9%
<b>mittelzentraler Versorgungsbereich (ohne MZG)</b>	<b>19</b>	<b>24.950</b>	<b>179</b>	<b>4,16</b>	<b>2,3%</b>	<b>29,6%</b>
Beckingen, ZVB/Ortskern	1	1.400	6,7	0,3	4,2%	2,0%
Beckingen, NVL	2	2.600	14,4	0,6	4,0%	4,1%
Dillingen, NVL	5	4.700	32,1	0,8	2,4%	5,4%
Dillingen, sonstige	3	6.900	53,5	1,3	2,4%	9,2%
Rehlingen-Siersburg, ZVB	1	800	3,8	0,2	4,2%	1,1%
Rehlingen-Siersburg, NVL	2	2.200	14,2	0,5	3,2%	3,3%
Rehlingen-Siersburg, sonstige	3	2.610	18,8	0,5	2,7%	3,6%
<b>Nachbargemeinden außerhalb des mittelzentralen Versorgungsbereichs</b>	<b>17</b>	<b>21.210</b>	<b>144</b>	<b>4,04</b>	<b>2,8%</b>	<b>28,7%</b>
<b>Nachbargemeinden gesamt</b>	<b>36</b>	<b>46.160</b>	<b>322,5</b>	<b>8,2</b>	<b>2,5%</b>	<b>58,3%</b>
<b>Alle Gemeinden gesamt</b>	<b>73</b>	<b>65.364</b>	<b>445,3</b>	<b>14,1</b>	<b>3,2%</b>	<b>100,0%</b>

ZVB = Zentraler Versorgungsbereich; NVL = Nahversorgungslage; VKF = Verkaufsfläche

Quelle: Berechnung isoplan-Marktforschung, Stand: 10/2025, siehe Text

## 6 Einordnung und Bewertung der Auswirkungen

### 6.1 Einhaltung der Ziele des LEP, Teilabschnitt Siedlung

Das beschriebene Vorhaben der Ansiedlung eines Edeka-Lebensmittel-Vollsortimenters mit 2.500 m<sup>2</sup> in der Rieffstraße in Merzig ist eindeutig als großflächig einzustufen. Damit sind die Ziele der Landesplanung für großflächigen Einzelhandel gemäß Landesentwicklungsplan, Teilabschnitt Siedlung, Ziffern 41 - 46, einzuhalten.<sup>25</sup>

#### 6.1.1 Bedarfsgerechte Versorgung (Z 41)

Gemäß Ziffer 41 des LEP Siedlung soll zur *bedarfsgerechten, verbrauchernahen Versorgung* der Bevölkerung ein auf den Versorgungsauftrag des Zentralortes ausgerichtetes Spektrum von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen unterschiedlicher Größe und Angebotsformen sichergestellt werden. Die Standortgemeinden sollen dazu im Rahmen der Bauleitplanung an *städtebaulich geeigneten Standorten in den zentralen Orten* Flächenvorsorge für großflächige Einzelhandelseinrichtungen treffen.

Der geplante Markt wird unter Worst-Case-Annahmen einen Umsatz von 14,1 Mio. € erzielen, davon 12,2 Mio. € mit Nahrungs- und Genussmitteln (siehe Tabelle 3 auf Seite 19). Der geplante Markt wird insbesondere Kaufkraft der Merziger Bevölkerung in die Kreisstadt zurückholen, die derzeit - entgegen den landesplanerischen Zielen der zentralörtlichen Ordnung - in andere Einkaufsorte abfließt.

Aus der Kreisstadt Merzig sind 2024 rund 22,1 Mio. € Kaufkraft für Nahrungs- und Genussmittel in Nachbarstädte und -gemeinden abgeflossen (siehe Kapitel 4.5). Durch den Vorhabenmarkt werden davon per Saldo rund 7,1 Mio. € wieder nach Merzig umgelenkt werden.

Die Kaufkraftbindungsquote für Nahrungs- und Genussmittel wird in Merzig von bisher 73,7 % (ohne Kaufland) auf künftig 109,3 % (einschließlich Kaufland) steigen (siehe Tabelle 7 auf Seite 38).

Mit Waren der Gesundheits- und Körperpflege werden im Mittelzentrum Merzig entsprechend der mittelfunktionalen Funktion der Kreisstadt bereits jetzt mäßige Kaufkraftzuflüsse von 4,2 Mio. € erzielt. Durch den geplanten Lebensmittelmarkt, der im Nebensortiment Waren der Gesundheits- und Körperpflege anbietet, wird es zu geringfügigen zusätzlichen Kaufkraftzuflüssen aus anderen Gemeinden in Höhe von 0,5 Mio. € kommen. Dadurch wird die Kaufkraftbindungsquote der

<sup>25</sup> Saarland: Landesentwicklungsplan, Teilabschnitt Siedlung, in: Amtsblatt des Saarlandes vom 14. Juli 2006, Saarbrücken, Kapitel 2.5.2, S. 989ff.

Kreisstadt Merzig in dieser Warengruppe geringfügig steigen. Zusammen mit Kaufland wird sie auf 161 % steigen. Dies ist für ein Mittelzentrum eine gute Kaufkraftbindungsquote und ein Indikator für den erwünschten mittelzentralen Bedeutungsüberschuss der Kreisstadt Merzig.

Der Bedeutungsüberschuss für Waren der Gesundheits- und Körperpflege basiert vorwiegend auf bereits bestehenden bzw. wieder zu eröffnenden Märkten. Er ist teilweise durch Zuflüsse aus Frankreich zu erklären, wo Drogeriewaren deutlich teurer angeboten werden als in Deutschland. Der Vorhabenmarkt wird zu diesem Bedeutungsüberschuss mit seinem Nebensortiment an Waren der Gesundheits- und Körperpflege nur geringfügig beitragen.

In den Nebensortimenten des aperiodischen Bedarfs sind die zusätzlichen zu erwartenden Umsätze im Vergleich zu den Bestandsumsätzen so gering, dass die zu erwartenden Auswirkungen jeweils unter der Nachweisgrenze von 1 % bleiben.

Die Auswirkungen im wahrscheinlich eintretenden Real-Case-Szenario werden jeweils um rund 10 % geringer ausfallen als im o.g. Worst-Case-Szenario.

Die resultierenden Kaufkraftbindungsquoten für die Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel sind in beiden Szenarien - auch unter Berücksichtigung der zusätzlichen Wiedereröffnung von Kaufland - in einem für Mittelzentren üblichen und tragfähigen Rahmen.

**Das Vorhaben ist in beiden Szenarien von der Kaufkraft der Bevölkerung in Merzig und dessen mittelzentralen Verflechtungsbereich tragfähig. Die Größenordnung des Vorhabens ist angemessen.**

**Das Vorhaben leistet einen wirkungsvollen Beitrag zur Schließung der derzeit in Merzig bestehenden Versorgungslücke für Nahrungs- und Genussmittel. In den Nebensortimenten sind die Auswirkungen auf die Kaufkraftbindungsquote gering.**

**Die Dimensionierung des Vorhabens bleibt in beiden Varianten im Rahmen einer bedarfsgerechten Größenordnung zur Versorgung der Bevölkerung der Kreisstadt Merzig und ihres mittelzentralen Versorgungsbereichs.**

## Verbrauchernahe Versorgung

Der Vorhabenstandort liegt im Nebenzentrum Rieffstraße in ca. 500 m Entfernung vom zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt von Merzig. Er ist sowohl fußläufig von einem Teil der Bevölkerung des Stadtteils Merzig, als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln und mit dem MIV sehr gut zu erreichen (siehe Kapitel 2.2). Die gute ÖPNV- und MIV-Anbindung ist von besonderer Bedeutung, da der geplante Markt aufgrund seiner Sortimentsstruktur und aufgrund der Lage in der Einkaufsagglomeration Rieffstraße auf größere Versorgungseinkäufe ausgerichtet ist, die nur von einem Teil der Kunden zu Fuß erledigt werden.

Der zu erwartende Umsatz des Vorhabenmarktes mit Waren des periodischen Bedarfs von maximal 13,1 Mio. € entspricht rund 13,1 % der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft für Waren des periodischen Bedarfs der landesplanerisch festgelegten Mantelbevölkerung im Nahbereich (alle Stadtteile der Kreisstadt Merzig). Nach der Realisierung des Vorhabens und der Wiedereröffnung von Kaufland wird der dann zu erwartenden Umsatz des Einzelhandels in Merzig mit Waren des periodischen Bedarfs rund 17 % über der Kaufkraft der Bevölkerung im Nahbereich liegen (siehe Kapitel 4.5). Dies ist eine für ein Mittelzentrum angemessene Größenordnung.

Östlich des Vorhabenstandortes liegt der Stadtteil Merzig-Innenstadt mit seiner citynahen Wohnbebauung. Der zentrale Versorgungsbereich ist fußläufig erreichbar. Das Vorhaben führt zu einer verbesserten grundzentralen Versorgung der Bevölkerung im Nahbereich des Zentralortes Merzig (alle Stadtteile der Kreisstadt Merzig) mit Waren des periodischen Bedarfs. Der Stadtrat Merzig hat den Versorgungsbereich Lebensmittel-Nahversorgung an der Rieffstraße als Nebenzentrum ausgewiesen.<sup>26</sup> Nebenzentren sind per definitionem als integrierte Standorte anzusehen (siehe auch Kapitel 6.1.6).

**Merzig ist bezüglich der Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel derzeit unterversorgt. Das Vorhaben dient vorrangig dem Wiederaufbau einer bedarfsgerechten, verbrauchernahen grund- und mittelzentralen Versorgung der Bevölkerung der Kreisstadt Merzig und seines mittelzentralen Versorgungsbereichs. Die Auswirkungen auf die Nebensortimente sind marginal.**

**Der Vorhabenstandort ist aufgrund seiner Lage im Nebenzentrum „Rieffstraße“ im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dem zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt und angrenzend an den Siedlungskörper des Stadtteils Merzig städtebaulich integriert. Ziel 41 des Landesentwicklungsplans, Teilabschnitt Siedlung, wird eingehalten.**

<sup>26</sup> Stadtratsbeschluss vom 19.05.2025, a.a.O., und imtargis 2024, S. 41

### 6.1.2 Konzentrationsgebot (Z 42)

Das Konzentrationsgebot besagt, dass großflächige Einzelhandels-einrichtungen im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO nur in zentralen Or-ten zulässig sind.

Der Standort des geplanten Marktes befindet sich im Stadtteil Merzig, der gemäß LEP, Teilabschnitt Siedlung, Mittelzentrum und damit auch Grundzentrum innerhalb der Kreisstadt Merzig ist.

**Das Konzentrationsgebot wird eingehalten.**

### 6.1.3 Einkaufsagglomerationen (Z 43)

Verkaufsflächen mehrerer Einzelhandelseinheiten, die im räumlich-funktionalen Verbund zueinander stehen, sind zusammenzuzählen. Als Verkaufsflächen gelten hierbei alle Flächen, auf denen Verkauf abgewickelt wird und die dem Kunden zugänglich sind, auch Freiflä-chen, die nicht nur vorübergehend für Verkaufszwecke genutzt wer-den.

Im Umfeld des Vorhabenmarktes befinden sich weitere klein- und großflächige Märkte zur grund- und mittelzentralen Versorgung der Kreisstadt Merzig und ihres mittelzentralen Versorgungsbereichs. Alle Märkte betreiben eigene Werbung, haben getrennte Eingänge und sind auch unabhängig voneinander existenzfähig. Sie bilden keinen räumlich-funktionalen Verbund.

**Ziel 43 des LEP Siedlung ist für den vorliegenden Fall irrelevant. da der Vorhabenmarkt Edeka für sich bereits großflächig ist.**

### 6.1.4 Kongruenzgebot (Z 44)

Großflächige Einzelhandelseinrichtungen müssen sich bezüglich Grö-ßenordnung und Warensortiment funktional in die vorgegebene zentralörtliche Versorgungsstruktur einfügen. Der Einzugsbereich der Einzelhandelseinrichtungen darf den Verflechtungsbereich des zentralen Ortes nicht wesentlich überschreiten (*Kongruenzgebot*).

Der Einzelhandel mit Waren des periodischen Bedarfs in Merzig soll in erster Linie die grundzentrale Versorgung im eigenen Stadtgebiet und in zweiter Linie die Versorgung mit Waren, die in den Gemeinden des mittelzentralen Versorgungsbereichs nicht angeboten werden, auch für diese sicherstellen. Eine Verletzung des Kongruenzgebots ist zu vermuten, wenn deutlich mehr als ein Drittel des Umsatzes des

Vorhabens von Bevölkerung stammt, die außerhalb des Versorgungsbereichs wohnt.

### **Größenordnung**

Das Vorhaben sieht den Bau eines großflächigen Lebensmittel-Vollsortimenters mit 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche vor.

Die Bevölkerung der Kreisstadt Merzig verfügt über eine Kaufkraft von 84,2 Mio. € für das Hauptsortiment Nahrungs- und Genussmittel. Der Vorhabenmarkt wird in dieser Warengruppe im Worst-Case-Szenario einen Umsatz von maximal 12,2 Mio. € erzielen, dies entspricht 14,5 % der verfügbaren Kaufkraft der Bevölkerung von Merzig für Nahrungs- und Genussmittel. Die Auswirkungen der Nebensortimente auf die Kaufkraftbindungsquoten sind dem deutlich untergeordnet und unerheblich.

Das Vorhaben ist allein von der Kaufkraft der Bevölkerung der Kreisstadt Merzig tragfähig (siehe Kapitel 4.5). Im Zusammenspiel mit der zeitnah ebenfalls geplanten Wiedereröffnung von Kaufland wird vor allem aufgrund des mehr als doppelt so großen Verbrauchermarktes auch Kaufkraft aus den Nachbargemeinden nach Merzig gelenkt werden. Dadurch wird für Nahrungs- und Genussmittel eine Kaufkraftbindungsquote von 109,3 % und für Waren der Gesundheits- und Körperpflege von 161 % erreicht werden. Auch zusammen mit Kaufland wird die Kaufkraftbindung der Stadt Merzig im Rahmen der für ein Mittelzentrum angemessenen Größenordnung bleiben.

**Das Vorhaben hat eine angemessene Größenordnung.**

### **Warensortiment**

Die geplanten Verkaufsflächen werden zu 90 % (Variante 1) bzw. 87 % (Variante 2) für Nahrungs- und Genussmittel und zu 5 % bzw. 6 % für Waren der Gesundheits- und Körperpflege verwendet. Die verbleibenden Verkaufsflächenanteile werden für Nonfood-II-Waren des aperiodischen Bedarfs im Nebensortiment verwendet.

Als Betreiber des geplanten Lebensmittelmarktes ist Edeka vorgesehen. Edeka-Lebensmittelmärkte bieten ein breites und tiefes Sortiment von Nahrungs- und Genussmitteln sowie im Nebensortiment Waren der Gesundheits- und Körperpflege sowie Nonfood-II-Waren auf grund- und mittelzentralem Niveau an (siehe Kapitel 2.4).

Der Standort liegt im Stadtteil Merzig, der innerhalb der Kreisstadt die Funktion des Mittelzentrums hat. Versorgungsaufgabe des Einzelhandels in Merzig ist neben der Versorgung der Bevölkerung der Kreis-

stadt Merzig mit Waren des grundzentralen Bedarfs auch die Versorgung ihres mittelzentralen Verflechtungsbereichs mit Waren des periodischen Bedarfs auf mittelzentralem Niveau. Diese wird durch das Vorhaben verbessert.

**Der Vorhabenstandort fügt sich bezüglich des Warensortiments funktional in die vorgegebene zentralörtliche Versorgungsstruktur ein.**

### **Einzugsbereich**

Planungsabsicht ist die Stärkung der unterdurchschnittlichen grund- und mittelzentralen Versorgungsfunktion des Zentralorts Merzig in verkehrsgünstiger Lage. Der Vorhabenmarkt dient der Versorgung der Bevölkerung der Kreisstadt Merzig und des mittelzentralen Einzugsbereichs mit Waren des periodischen Bedarfs auf einem grund- und mittelzentralen Niveau.

Der Einzugsbereich des Vorhabenmarktes deckt sich in weiten Teilen mit dem mittelzentralen Verflechtungsbereich der Kreisstadt Merzig (siehe Abbildung 14 auf Seite 40). Der Vorhabenmarkt wird rund 71 % seines Umsatzes aus Umverteilungen von Wettbewerbern im mittelzentralen Verflechtungsbereich generieren. Die leichten Überlappungen des Einzugsbereichs mit Beckingen, Rehlingen-Siersburg und Dillingen lassen sich aufgrund deren räumlicher Nähe nicht vermeiden, liegen mit 29 % der gesamten Umsatzumverteilung aber unterhalb der im LEP, Teilabschnitt Siedlung genannten Grenze von 30 % (vgl. Tabelle 8 in Kapitel 5.3).

Angesichts des übergeordneten Ziels der Verbesserung der grund- und mittelzentralen Versorgung des Mittelzentrums Merzig und seines Verflechtungsbereichs sollten diese begrenzten Kaufkraftzuflüsse in Kauf genommen werden, zumal keine Schädigung der Funktionsfähigkeit der zentralen Versorgungsbereiche der betroffenen Städte und Gemeinden eintreten wird (siehe Kapitel 6.1.5).

**Das Kongruenzgebot wird eingehalten.**

### **6.1.5 Beeinträchtigungsverbot (Z 45)**

Neuansiedlungen, Erweiterungen bzw. Nutzungsänderungen großflächiger Einzelhandelseinrichtungen dürfen das Zentrale-Orte-Gefüge des Landes nicht beeinträchtigen. Nachzuweisen ist, dass die Funktionsfähigkeit der zentralen Versorgungsbereiche oder Nahversorgungsbereiche weder in der Kreisstadt Merzig noch in den Nachbarstädten und -gemeinden beeinträchtigt wird.

Untersucht wurde im Zusammenhang mit dem Beeinträchtigungsverbot die Frage, welche Kaufkraft durch den geplanten Markt dem bestehenden Einzelhandel in Merzig und den angrenzenden Städten und Gemeinden entzogen wird. Eine Kaufkraftumverteilung von bis zu 10 % des Umsatzes des Einzelhandelsbestands der schützenswerten Versorgungsbereiche wird dabei als zumutbar angesehen.<sup>27</sup> Dabei steht nicht der Schutz von Einzelunternehmen vor Wettbewerbern im Vordergrund, sondern der Schutz der Funktionsfähigkeit der Versorgungsbereiche.

In Kapitel 5.3 wurde die durch den geplanten Markt ausgelöste Umsatzumverteilung unter Worst-Case-Annahmen modellhaft vorausgerechnet.

Es wurde festgestellt, dass unter den getroffenen Worst-Case-Annahmen im zentralen Versorgungsbereich von Merzig 10 Geschäfte mit einer Umverteilung von durchschnittlich 3,6 % ihres Bestandsumsatzes betroffen sein werden. Die Geschäfte in den zentralen Versorgungsbereichen von Beckingen und Rehlingen-Siersburg werden jeweils mit 4,2 % Umsatzumverteilung betroffen sein.

Die am stärksten betroffenen Einzelgeschäfte werden der REWE-Markt in der Bahnhofstraße von Merzig und ein kleinerer Lebensmittelladen in der Trierer Straße mit 6,9 % bzw. 6,7 % Umsatzumverteilung sein. Für alle anderen betroffenen Wettbewerber in zentralen Versorgungsbereichen oder schützenswerten Nahversorgungsbereichen liegt die Umsatzumverteilung bei maximal 6,0 % und überwiegend deutlich niedriger. Für keinen Wettbewerber ergibt sich eine Umsatzumverteilung, die auch nur in der Nähe der Schädlichkeitsschwelle von 10 % liegt (siehe Kapitel 5.3).

Schutzgut der Regelungen des BauGB und der BauNVO ist nicht der Schutz eines einzelnen Betriebs vor Wettbewerbern, sondern die Funktionsfähigkeit schützenswerter Versorgungsbereiche in der Standortgemeinde und in benachbarten Gemeinden.

Die Funktionsfähigkeit der Nahversorgungslagen Merzig und den Nachbarstädten und –gemeinden wird durch das Vorhaben in beiden Varianten nicht gefährdet. Das Vorhaben wird im Gegenteil die grund- und mittelzentrale Versorgung von Merzig und seinem zentralörtlichen Verflechtungsbereich aufwerten und stabilisieren.

**Eine unzulässige Schädigung der Funktionsfähigkeit der schützenswerten Versorgungsbereiche der Kreisstadt Merzig oder der betroffenen Nachbarkommunen durch das Vorhaben unter Worst-Case-Annahmen wird in beiden Varianten mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht eintreten.**

<sup>27</sup> siehe OVG Koblenz, U. v. 15.11.2010 – 1 C 10320/09.OVG –, juris Rn. 76

### 6.1.6 Städtebauliches Integrationsgebot (Z 46)

Ziel 46 des Landesentwicklungsplans, Teilabschnitt Siedlung, besagt, dass großflächige Einzelhandelseinrichtungen im engen räumlich-funktionalen Zusammenhang mit dem zentralen, innerörtlichen Versorgungsbereich (integrierter Standort) des jeweiligen zentralen Ortes innerhalb des Siedlungszusammenhangs zu errichten sind. In den Mittelzentren sind großflächige Einzelhandelseinrichtungen auch in den Nebenzentren zulässig, sofern sie bezüglich Größenordnung, Warensortiment und Einzugsbereich dem Versorgungsbereich des Nebenzentrums angemessen sind und an einem städtebaulich integrierten Standort errichtet werden.

Der Vorhabenstandort liegt im Nebenzentrum „Rieffstraße“, das mit Stadtratsbeschluss vom 19.05.2025 ausgewiesen worden ist.<sup>28</sup> Das Nebenzentrum dient der arbeitsteiligen Unterbringung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen, die in dem eng bebauten und durch die Topografie eingegengten zentralen Versorgungsbereich (Tallage; westliche Begrenzung durch die Eisenbahnlinie) keinen Platz gefunden haben.

Östlich des Vorhabenstandortes liegt der Stadtteil Merzig-Innenstadt mit seiner citynahen Wohnbebauung. Das Vorhaben trägt zur verbesserten grund- und mittelzentralen Versorgung der Bevölkerung in der Kreisstadt Merzig und ihres mittelzentralen Versorgungsbereichs mit Waren des periodischen Bedarfs bei.

Bezüglich des Integrationsgebots ist Satz 2 von Ziel 46 anzuwenden, da der Vorhabenstandort im Nebenzentrum des Mittelzentrums Merzig liegt. Der Vorhabenmarkt übernimmt zusammen mit den anderen Märkten der Agglomeration arbeitsteilig mit dem ZVB grund- und mittelzentrale Versorgungsaufgaben für das Mittelzentrum Merzig, die im eng gefassten zentralen Versorgungsbereich keinen Platz gefunden haben.

**Der Vorhabenstandort ist aufgrund seiner Lage im Nebenzentrum „Rieffstraße“ in fußläufiger Nähe der Wohnbebauung des Stadtteils Innenstadt städtebaulich integriert.**

**Er sichert und stärkt die grund- und mittelzentrale Versorgung der Bevölkerung sowohl in seinem fußläufig erreichbaren Nahbereich im Stadtteil Merzig als auch – aufgrund seiner guten ÖPNV- und MIV-Erreichbarkeit – in der gesamten Kreisstadt Merzig und deren mittelzentralen Versorgungsbereich.**

**Das Integrationsgebot wird eingehalten.**

<sup>28</sup> Merzig 2025, a.a.O.

## 6.2 Einhaltung der Planungsziele der Stadt Merzig für Einzelhandel

Für die Kreisstadt Merzig liegt eine Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts vom Dezember 2024 vor.<sup>29</sup> Die Kreisstadt Merzig verfolgt danach folgende Ziele für ihren Einzelhandel:

- Erhalt und Festigung der landesplanerisch festgelegten mittelzentralen Funktion der Stadt Merzig
- Sicherung der mittelzentralen Versorgungsfunktion durch Erhalt und sortimentsspezifischen Ausbau des Einzelhandelsangebotes in der Innenstadt und an den übrigen Standorten (z. B. Rieffstraße) durch räumliche und funktionale Arbeitsteilung der Standorte
- Profilierung, Qualitätsverbesserung und Attraktivierung des Einzelhandelsangebotes im Zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt
- Sicherung und Modernisierung einer räumlich ausgewogenen und bedarfsgerechten Nahversorgungsstruktur mittels wohnortnaher Versorgung in den dezentralen Stadtteilen.

Durch die Ansiedlung des geplanten Marktes im Nebenzentrum Rieffstraße wird das derzeit bestehende Angebotsdefizit in der Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel reduziert und die grund- und mittelzentrale Versorgungsfunktion der Kreisstadt im Bereich des periodischen Bedarfs gestärkt. Der Markt übernimmt im Nebenzentrum Rieffstraße sowohl eine Nahversorgungsaufgabe für die angrenzenden Wohngebiete als auch eine überörtliche Versorgungsrolle für den mittelzentralen Versorgungsbereich und trägt damit zu dem Ziel der arbeitsteiligen Sicherung der mittelzentralen Versorgungsfunktion durch Erhalt und sortimentsspezifischen Ausbau des Einzelhandelsangebotes bei.

Die anderen zwei strategischen Ziele des Einzelhandelskonzepts beziehen sich auf den zentralen Versorgungsbereich und die Nahversorgung in den anderen Ortskernen. Sie sind für das Vorhaben nicht relevant.

**Das Vorhaben hält die relevanten Ziele der Kreisstadt für den großflächigen Einzelhandel ein.**

<sup>29</sup> imtargis 2024, a.a.O.

## 7 Gutachterliches Fazit

Das Vorhaben der Ansiedlung eines Lebensmittel-Vollsortimenters mit 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche im Nebenzentrum Rieffstraße wurde auf die Einhaltung der landesweiten und städtischen Ziele für großflächigen Einzelhandel hin untersucht.

Der Vorhabenstandort in der Rieffstraße ist zentral gelegen, gut in die bestehende Siedlungsstruktur integriert und sowohl fußläufig als auch mit dem ÖPNV und dem MIV gut erreichbar. Gemäß Stadtratsbeschluss übernimmt der Standort „Rieffstraße“ die Versorgungsfunktion eines Nebenzentrums in der Kreisstadt Merzig.

Die Analyse kommt zu dem Ergebnis, dass der geplante Markt die derzeit defizitäre grund- und mittelzentrale Versorgungslage der Kreisstadt Merzig verbessert und stärkt.

Der geplante Markt ist allein aufgrund der derzeit aus der Kreisstadt abfließenden Kaufkraft der Bevölkerung für Waren des periodischen Bedarfs tragfähig und hat eine angemessene Größenordnung. Darüber hinaus wird er das Kaufkraft- und Umsatzpotenzial des mittelzentralen Versorgungsbereichs von Merzig sowie der angrenzenden Regionen in Frankreich und Luxemburg für Waren der periodischen Bedarfs nutzen und die mittelzentrale Bedeutung der Kreisstadt Merzig stärken. Dies gilt auch nach der geplanten Wiedereröffnung von Kaufland in der Rieffstraße.

Selbst unter den Worst-Case-Annahmen der Auswirkungsanalyse kann davon ausgegangen werden, dass durch den geplanten Markt keine schädlichen Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit der schützenswerten Versorgungsbereiche der Kreisstadt Merzig oder benachbarter Städte oder Gemeinden ausgehen werden.

Der geplante Markt hält die Ziele des LEP, Teilabschnitt Siedlung, sowie der Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts der Kreisstadt Merzig von 2024 für großflächigen Einzelhandel ein.

Durch den geplanten Markt wird die grund- und mittelzentrale Versorgungsfunktion der Kreisstadt Merzig gestärkt und in zeitgemäßer Form aufgewertet. Damit wird das Mittelzentrum künftig seiner zentralörtlichen Versorgungsaufgabe besser nachkommen können.

**Das untersuchte Vorhaben ist tragfähig und hat keine unzulässigen schädlichen städtebaulichen Auswirkungen. Aus gutachterlicher Sicht wird die Umsetzung des Vorhabens in der geplanten Dimensionierung empfohlen. Der vorliegende Bebauungsplanentwurf zur Ausweisung eines Sondergebiets sollte auf einen großflächigen Lebensmittel-Vollsortimentmarkt mit bis zu 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche beschränkt werden und zur Beschlussfassung gebracht werden.**

Saarbrücken, 22.10.2025



Dr. Karsten Schreiber  
Geschäftsführender Gesellschafter und Projektleiter  
isoplan-Marktforschung Dr. Schreiber und Kollegen



BRILON BONDZIO WEISER  
Ingenieurgesellschaft mbH

# Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig

**Auftraggeber 1:**

Kaufland Dienstleistung GmbH & Co. KG  
Rötelstraße 35  
74172 Neckarsulm

**Auftraggeber 2:**

Einkaufszentrum Rieffstraße MZG GmbH  
Haagstraße 6  
66679 Losheim

**Auftragnehmer:**

Brilon Bondzio Weiser  
Ingenieurgesellschaft mbH  
Konrad-Zuse-Straße 18  
44801 Bochum  
Tel.: 0234 / 97 66 000  
Fax: 0234 / 97 66 0016  
E-Mail: [info@bbwgmbh.de](mailto:info@bbwgmbh.de)

**Bearbeitung:**

Dipl.-Ing. Richard Baumert  
Dipl.-Ing. Christina Riedl

**Projektnummer:**

2924

**Datum:**

Oktober 2025



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangssituation und Aufgabenstellung .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Methodik .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Analyse und Bewertung der heutigen Verkehrssituation .....</b>	<b>6</b>
3.1	Verkehrsbelastungen .....	6
3.2	Bewertung der heutigen Verkehrsqualität (Einzelknotenbetrachtung).....	10
<b>4</b>	<b>Prognose-Nullfall .....</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>Prognose-Planfall .....</b>	<b>14</b>
5.1	Berechnung des Neuverkehrsaufkommens am Werktag .....	16
5.2	Berechnung des Neuverkehrsaufkommens am Samstag .....	19
5.3	Räumliche Verteilung des Neuverkehrs .....	22
5.4	Zeitliche Verteilung des Neuverkehrsaufkommens .....	23
5.5	Zukünftiges Verkehrsaufkommen .....	24
5.6	Bewertung der Verkehrssituation (Einzelknotenbetrachtung) .....	25
<b>6</b>	<b>Maßnahmenkonzept.....</b>	<b>29</b>
<b>7</b>	<b>Zusammenfassung und gutachterliche Stellungnahme .....</b>	<b>30</b>
	<b>Literaturverzeichnis.....</b>	<b>32</b>
	<b>Anlagenverzeichnis .....</b>	<b>33</b>



## 1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Stadt Merzig plant entlang der Rieffstraße die Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen. Westlich der Rieffstraße soll der ehemalige Lebensmittelmarkt Kaufland vollständig erneuert werden. Östlich der Rieffstraße ist der Bau eines Edeka-Marktes vorgesehen. Für beide Areale werden jeweils Bauleitplanverfahren durchgeführt. Das folgende Foto zeigt die Bestandssituation.



Abbildung 1: Bestandssituation aus der Luft, Blickrichtung Süden [eigene Aufnahme]

Als Fachbeitrag zur Bauleitplanung wird eine verkehrstechnische Untersuchung benötigt, in der die mit den Nutzungen verbundenen Verkehre berechnet und die daraus resultierenden Auswirkungen für das Merziger Straßennetz geprüft und bewertet werden. Ziel der Untersuchung ist der Nachweis einer leistungsfähigen Verkehrserschließung.

Während es sich auf dem westlichen Areal um die Nachfolgenutzung eines im Mai 2022 geschlossenen Kaufland-Lebensmittelmarktes handelt, entsteht östlich der Rieffstraße auf dem Areal Bahngelände ein zusätzlicher Edeka-Lebensmittelmarkt. Beide Lebensmittelmärkte sollen zukünftig eine Verkaufsfläche von etwa 8.000 qm aufweisen, was der Verkaufsfläche des früheren Kaufland-Marktes entspricht.

Da die Rieffstraße eine wichtige Straßenverbindung zwischen den Landesstraßen L 174 (Dillingen-Besseringen) und L 173 (Lothringer Straße) im Merziger Straßennetz darstellt, war nach Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger (Landesbetrieb für Straßenbau des Saarlandes) im Rahmen der anzustellenden Verkehrsuntersuchung zunächst eine Bestandsanalyse inkl. einer aktuellen Verkehrszählung an einem Normalwerktag (Wochentag außerhalb der Ferien) und aufgrund der geplanten Einzelhandelsnutzungen an einem Samstag durchzuführen.

Auf Basis dieser aktuellen Verkehrszählungen wurde zunächst die heutige Verkehrsqualität geprüft. Darauf aufbauend erfolgte eine Prognose des Verkehrsaufkommens, bestehend aus den allgemein zu erwartenden Verkehrsentwicklungen im Stadtgebiet sowie den Neuverkehren der geplanten Vorhaben an der Rieffstraße. Auf Basis weiterer verkehrstechnischer Berechnungen für die zukünftige Verkehrssituation inkl. der geplanten Einzelhandelsnutzungen wurden einzelne Maßnahmen erarbeitet, die erforderlich sind, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen bestmöglich abwickeln zu können.



Abbildung 2 zeigt das Untersuchungsgebiet mit den Flächen der beiden Bebauungspläne sowie den unmittelbar vom Neuverkehr betroffenen Knotenpunkten im direkten Umfeld der beiden Bauvorhaben.

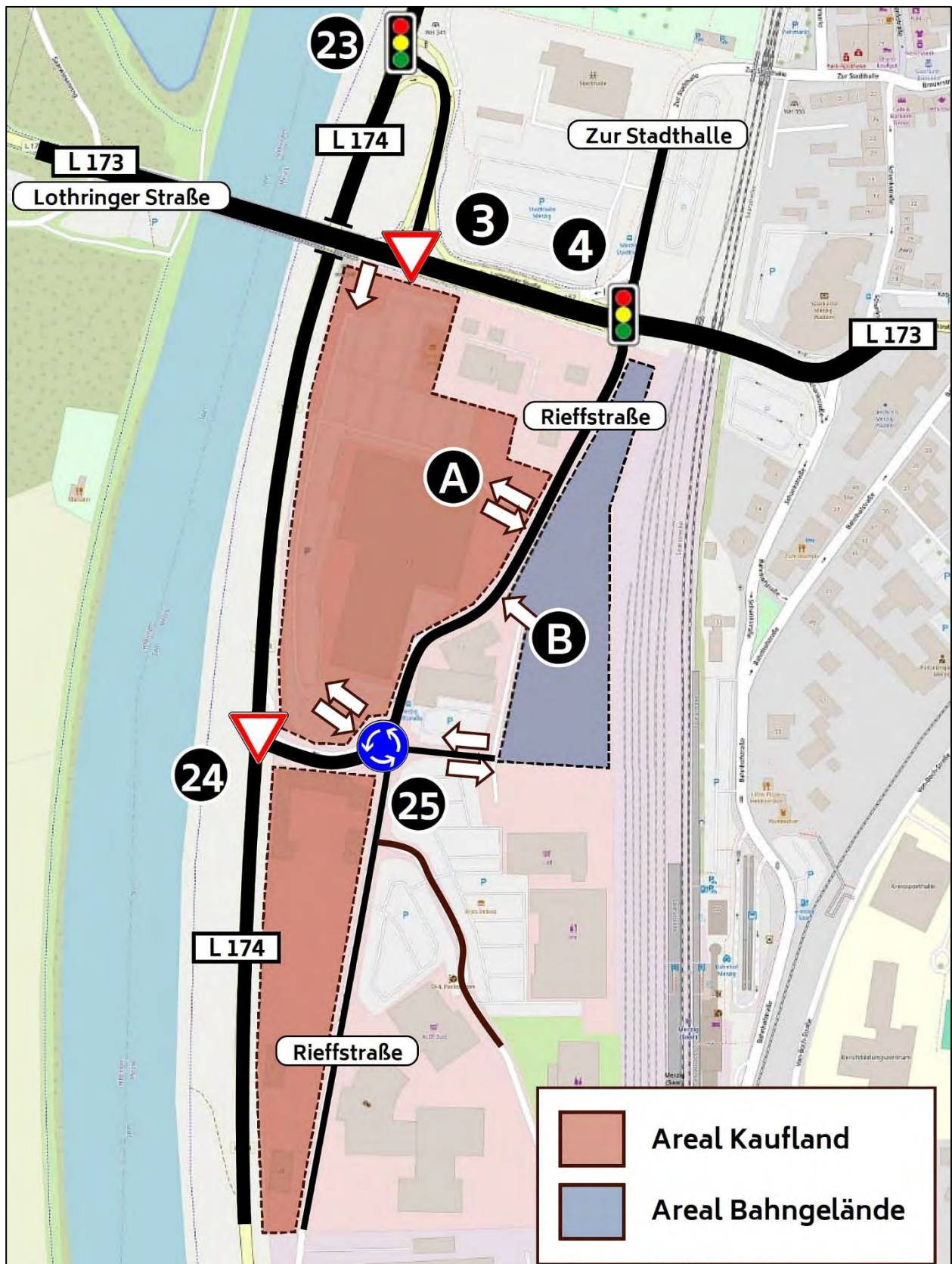


Abbildung 2: Untersuchungsgebiet mit den Plangebieten und den verkehrswichtigen Knotenpunkten (Kartengrundlage: openstreetmap Mitwirkende [4])



## 2 Methodik

Die Verkehrsqualität von einzelnen Knotenpunkten kann mit den Berechnungsverfahren aus dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) [1] ermittelt werden.

### Vorfahrtgeregelter Einmündung / Kreuzung

Die Kapazität und die Qualität des Verkehrsablaufs an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten wurden gemäß dem in Kapitel S5 Teil S – Stadtstraßen des HBS [1] dokumentierten Berechnungsverfahren mit dem Programm KNOBEL berechnet.

### Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Die Kapazität und die Qualität des Verkehrsablaufs an signalisierten Knotenpunkten wurden gemäß dem in Kapitel S4 im Teil S – Stadtstraßen des HBS [1] dokumentierten Berechnungsverfahren ermittelt. Dazu wurde das Programm LISA+ verwendet.

### Kreisverkehr

Die Kapazität und die Qualität des Verkehrsablaufs an dem Kreisverkehr wurde gemäß dem in Kapitel S5 im Teil S – Stadtstraßen des HBS [1] dokumentierten Berechnungsverfahrens ermittelt. Dazu wurde das Programm KREISEL verwendet.

### Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Für den Kraftfahrzeugverkehr wird die Qualität des Verkehrsablaufs in den einzelnen Zufahrten nach der Größe der mittleren Wartezeit beurteilt und festgelegten Qualitätsstufen zugeordnet. Dabei ist an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten der Strom mit der größten mittleren Wartezeit maßgebend für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes. An signalgesteuerten Knotenpunkten wird der Fahrstreifen mit der größten mittleren Wartezeit für die Einstufung des gesamten Knotenpunkts herangezogen.

Tabelle 1: Grenzwerte für die Stufen der Verkehrsqualität an Knotenpunkten im Kfz-Verkehr gemäß HBS [1]

Qualitätsstufe (QSV)	Kfz-Verkehr mittlere Wartezeit $t_w$ [s]	
	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage	Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt
A	$\leq 20$	$\leq 10$
B	$\leq 35$	$\leq 20$
C	$\leq 50$	$\leq 30$
D	$\leq 70$	$\leq 45$
E	$> 70$	$> 45$
F	Auslastungsgrad $> 1$	



Die zur Bewertung des Verkehrsablaufs herangezogenen Qualitätsstufen entsprechen den Empfehlungen gemäß HBS [1]. Die Qualitätsstufen lassen sich wie folgt charakterisieren.

Tabelle 2: Beschreibung der Qualitätsstufen gemäß HBS [1]

Stufe	Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage	Qualität des Verkehrsablaufs
<b>A</b>	Die Mehrzahl der Verkehrsbeteiligten kann den Knotenpunkt nahezu ungehindert passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsbeteiligten sehr kurz.	sehr gut
<b>B</b>	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsbeteiligten kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nach folgenden Freigabezeit weiterfahren.	gut
<b>C</b>	Die Verkehrsbeteiligten in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsbeteiligten 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.	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsbeteiligten 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.	befriedigend
<b>D</b>	Die Mehrzahl der Verkehrsbeteiligten in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsbeteiligte 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.	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsbeteiligten beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.	ausreichend
<b>E</b>	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 führen. Die Kapazität wird erreicht.	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsbeteiligten lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.	mangelhaft
<b>F</b>	Die Anzahl der Verkehrsbeteiligten, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsbeteiligten 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.	ungenügend



### 3 Analyse und Bewertung der heutigen Verkehrssituation

#### 3.1 Verkehrsbelastungen

Zur Bewertung der heutigen und zukünftigen Verkehrssituation war die Kenntnis der aktuellen Verkehrsnachfrage im Umfeld des Bauvorhabens erforderlich. Hierfür wurde

- an einem **Normalwerktag** (Donnerstag, 05.06.2025) im Zeitraum 06-19 Uhr
- an einem **Samstag** (07.06.2025) im Zeitraum 09-18 Uhr

eine videogestützte Verkehrszählung an den 7 Knotenpunkten

- KP3: Lothringer Straße / Rampe zur L 174
- KP4: Lothringer Straße / Rieffstraße / Zur Stadthalle
- KP23: L 174 / Rampe zur L 173
- KP24: L 174 / Rieffstraße
- KP25: Kreisel Rieffstraße
- KP A: Rieffstraße / Anbindung Kaufland
- KP B: Rieffstraße / Anbindung Bahngelände

durchgeführt.

Die Zählung erfolgte außerhalb von Schulferien. Im Umfeld des Vorhabensgrundstücks fanden am Tag der Verkehrserhebung keine Baumaßnahmen statt, sodass die Zählergebnisse insgesamt als repräsentativ für das aktuelle Verkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet angesehen werden dürfen.

Im Rahmen der Verkehrserhebung wurden alle Fahrbeziehungen getrennt nach Fahrzeugarten (Radfahrer, Krad, Pkw, Bus, Lkw, Lastzug) in 15 min-Intervallen erfasst.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die erhobenen Verkehrsbelastungen in Form von Tagesganglinien (Kfz in schwarz / Schwerverkehr in weiß) für die maßgebenden Knotenpunkte. In den Tagesganglinien wurden die Summen der an den Knotenpunkt zufahrenden Kfz- und Schwerverkehrsströme für die vollen Stundenintervallen zusammengefasst.

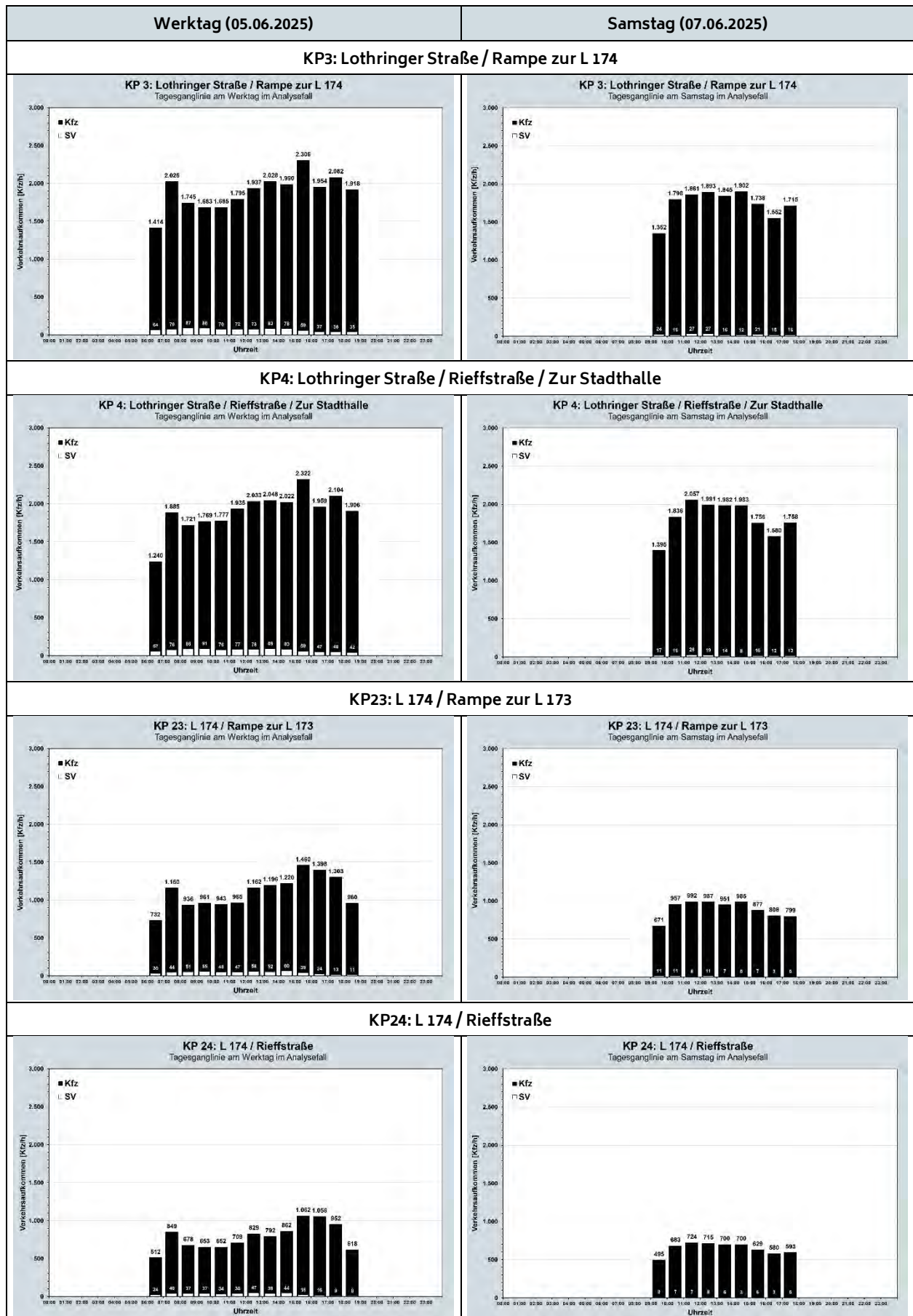


Abbildung 3: Tagesganglinien [Kfz/h (SV/h)]

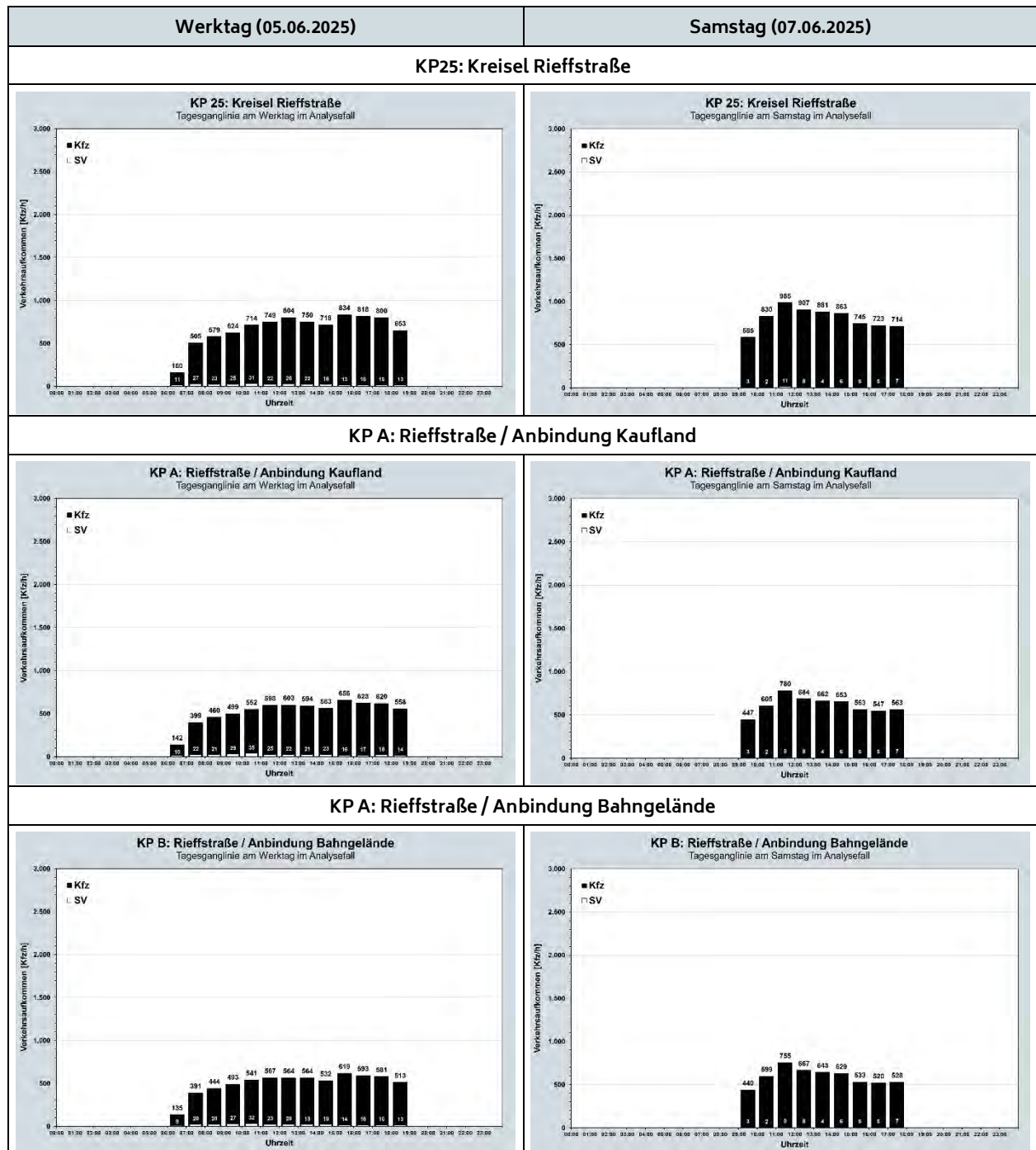


Abbildung 4: Tagesganglinien [Kfz/h (SV/h)]

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung traten die an den betrachteten Knotenpunkten höchsten Verkehrsbelastungen in den folgenden Spitzenstunden auf:

- Morgenspitzenstunde (Werktag) 07:30 bis 08:30 Uhr
- Nachmittagspitzenstunde (Werktag) 15:00 bis 16:00 Uhr
- Mittagsspitzenstunde (Samstag) 11:30 bis 12:30 Uhr

Die Spitzenstunden sind gleitend, sodass das Intervall morgens zwischen 07:30 und 08:30 Uhr im Vergleich zu den vollen Stunden zwischen 07:00 und 08:00 Uhr bzw. 08:00 und 09:00 Uhr über alle Knotenpunkte betrachtet höher belastet ist. Gleiches gilt auch für die Mittagsspitzenstunde am Samstag.



Die Summen der an den untersuchten Knotenpunkten in den Spitzenstunden im Analysefall zufahrenden Fahrzeugströme sind in Tabelle 3 dargestellt. Die detaillierten Knotenstrombelastungen an den einzelnen Knotenpunkten sind in den Anlagen Q-1 bis Q-3 dokumentiert.

Tabelle 3: Knotenpunktbelastungen in den maßgebenden Spitzenstunden im Analysefall

Knotenpunkte	Morgen- spitzenstunde	Nachmittags- spitzenstunde	Mittags- spitzenstunde
	[Kfz/h (SV/h)]	[Kfz/h (SV/h)]	[Kfz/h (SV/h)]
KP3: Lothringer Straße / Rampe zur L 174	1.994 (81)	2.306 (59)	1.925 (25)
KP4: Lothringer Straße / Rieffstraße / Zur Stadthalle	1.892 (83)	2.322 (59)	2.069 (18)
KP23: L 174 / Rampe zur L 173	1.149 (49)	1.460 (39)	1.039 (12)
KP24: L 174 / Rieffstraße	851 (39)	1.062 (18)	764 (11)
KP25: Kreisel Rieffstraße	595 (27)	834 (13)	993 (6)
KP A: Rieffstraße / Anbindung Kaufland	465 (22)	656 (16)	746 (5)
KP B: Rieffstraße / Anbindung Bahngelände	455 (20)	619 (14)	769 (5)

Ein Vergleich der aktuellen Spitzenstundenbelastungen der einzelnen Knotenpunkte (Analysefall 2025) mit vorangegangenen Verkehrserhebungen aus den Jahren 2022 und 2015 zeigt, dass sich das Verkehrsaufkommen an den betrachteten Knotenpunkten weitestgehend reduziert hat.

Tabelle 4: Vergleich Knotenpunktbelastungen Analysefall 2025 – Analysefall 2022 / 2015

Knotenpunkte	Morgen- spitzenstunde	Nachmittags- spitzenstunde	Mittags- spitzenstunde
	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]
KP3: Lothringer Straße / Rampe zur L 174	-198	-15	+69
KP4: Lothringer Straße / Rieffstraße / Zur Stadthalle	-271	+11	+34
KP23: L 174 / Rampe zur L 173	-108	+111	-96
KP24: L 174 / Rieffstraße	-123	+58	-118
KP25: Kreisel Rieffstraße	-14	-269	-
KP A: Rieffstraße / Anbindung Kaufland	-52	-108	-
KP B: Rieffstraße / Anbindung Bahngelände	+13	-12	-

Ergänzend zum Kfz-Verkehr wurde auch das Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen an den Fußgängerfurten sowie auf der Straße erfasst und ausgewertet. Der Anteil des Fußgänger- und Radverkehrs war an den Zähltagen vergleichsweise gering.

Die detaillierten Belastungen an den einzelnen Furten sind in den Anlagen Q-4 bis Q-6 dokumentiert.



### 3.2 Bewertung der heutigen Verkehrsqualität (Einzelknotenbetrachtung)

Zur Bewertung der heutigen Verkehrssituation wurden für die Morgen- und die Nachmittagsspitzenstunde an einem Wochentag (Donnerstag) und für die Mittagsspitzenstunde an einem Samstag verkehrstechnische Berechnungen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) [1] durchgeführt. Dabei wurden die heutige Bau- und Betriebsform der einzelnen Knotenpunkte zugrunde gelegt.

Als Ergebnis der verkehrstechnischen Berechnungen wurden an jedem Knotenpunkt die mittleren Wartezeiten, die Rückstaulängen und die Auslastungsgrade ermittelt. Anhand der höchsten mittleren Wartezeit erfolgte dann die Zuordnung des Knotenpunktes zu den Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) gemäß HBS [1]. Die geometrischen und verkehrstechnischen Bewertungsparameter (Abbiegeradien etc.) wurden je Knotenpunkt an die entsprechende Bestandssituation bzw. Entwurfsituation angepasst.

Eine analytische Bewertung der Verkehrssituation an signalisierten Knotenpunkten kann mit den Berechnungsverfahren aus dem HBS grundsätzlich nur auf Basis von Festzeitsignalprogrammen erfolgen. Hierzu wurden für die signalgesteuerten Knotenpunkte auf Basis der signaltechnischen Unterlagen sowie einer Auswertung der Grünzeiten während der Spitzenstunden am jeweiligen Zähltag jeweils drei Festzeitsignalprogramme (Morgen- und Nachmittagsspitzenstunde am Werktag, sowie Mittagsspitzenstunde am Samstag) erstellt, die eine bestmögliche Nachbildung der vor Ort betriebenen Programme darstellen.

Bei der Interpretation der Ergebnisse der verkehrstechnischen Berechnungen nach HBS ist zu beachten, dass die Berechnungsverfahren grundsätzlich von einer ungestörten zufälligen Ankunftsverteilung der Fahrzeuge ausgehen. Die vorhandenen Einflüsse durch Wechselwirkungen mit benachbarten Knotenpunkten (Pulkbildung, Koordinierungseffekte, etc.) bleiben bei diesen Berechnungen unberücksichtigt. Dadurch können die in der Realität auftretenden Wartezeiten und Rückstaulängen von den Ergebnissen der verkehrstechnischen Berechnungen nach HBS [1] abweichen.

In Tabelle 5 ist die rechnerische Verkehrsqualität je Knotenpunkt und Spitzenstunde im Analysefall dargestellt.

Tabelle 5: Rechnerische Verkehrsqualität gemäß HBS [1] an den einzelnen Knotenpunkten im Analysefall

KP	Knotenpunkt	Betriebsform	Morgen- spitze QSV	Nachmittags- spitze QSV	Mittagsspitze QSV
3	Lothringer Straße / Rampe L 174	Vorfahrt	B	C	B
4	Lothringer Straße / Rieffstraße/ Zur Stadthalle	LSA	D	E	E
23	L 174 / Rampe zur L 173	LSA	A	B	A
24	L 174 / Rieffstraße	Vorfahrt	A	A	A
25	Kreisel Rieffstraße	Kreisverkehr	A	A	A
A	Rieffstraße / Anbindung Kaufland	Vorfahrt	A	A	A
B	Rieffstraße / Anbindung Bahngelände	Vorfahrt	A	A	A



Mit zwei Ausnahmen ergeben sich an den betrachteten Knotenpunkten in den maßgebenden Spitzenstunden (Morgen- und Nachmittagsspitzenstunde am Werktag, sowie Mittagsspitzenstunde am Samstag) mindestens ausreichende Verkehrsqualitäten (Stufe D).

Am Knotenpunkt Lothringer Straße / Rieffstraße / Zur Stadthalle (KP4 = „Hela-Kreuzung“) ergeben sich in der Nachmittagsspitzenstunde auf dem Geradeausfahrstreifen der westlichen Zufahrt der L 173 bei einem Auslastungsgrad von 90 % mittlere Wartezeiten von mehr als 70 Sekunden, was gemäß dem HBS einer mangelhaften Verkehrsqualität (Stufe E) entspricht.

In der Mittagsspitzenstunde am Samstag ergibt sich für den Knotenpunkt Lothringer Straße / Rieffstraße / Zur Stadthalle (KP4) ebenfalls rechnerisch eine mangelhafte Verkehrsqualität (Stufe E). Samstags ist der hoch ausgelastete Linkseinbiegestrom der südlichen Zufahrt (Rieffstraße) für die Bewertung des gesamten Knotenpunktes maßgebend.

In den folgenden Abbildungen ist die Verkehrsqualität der einzelnen Knotenpunkte für die betrachteten Spitzenstunden im Analysefall dargestellt. Die dazugehörigen detaillierten Berechnungsergebnisse können den Anlagen V-1 bis V-51 entnommen werden.

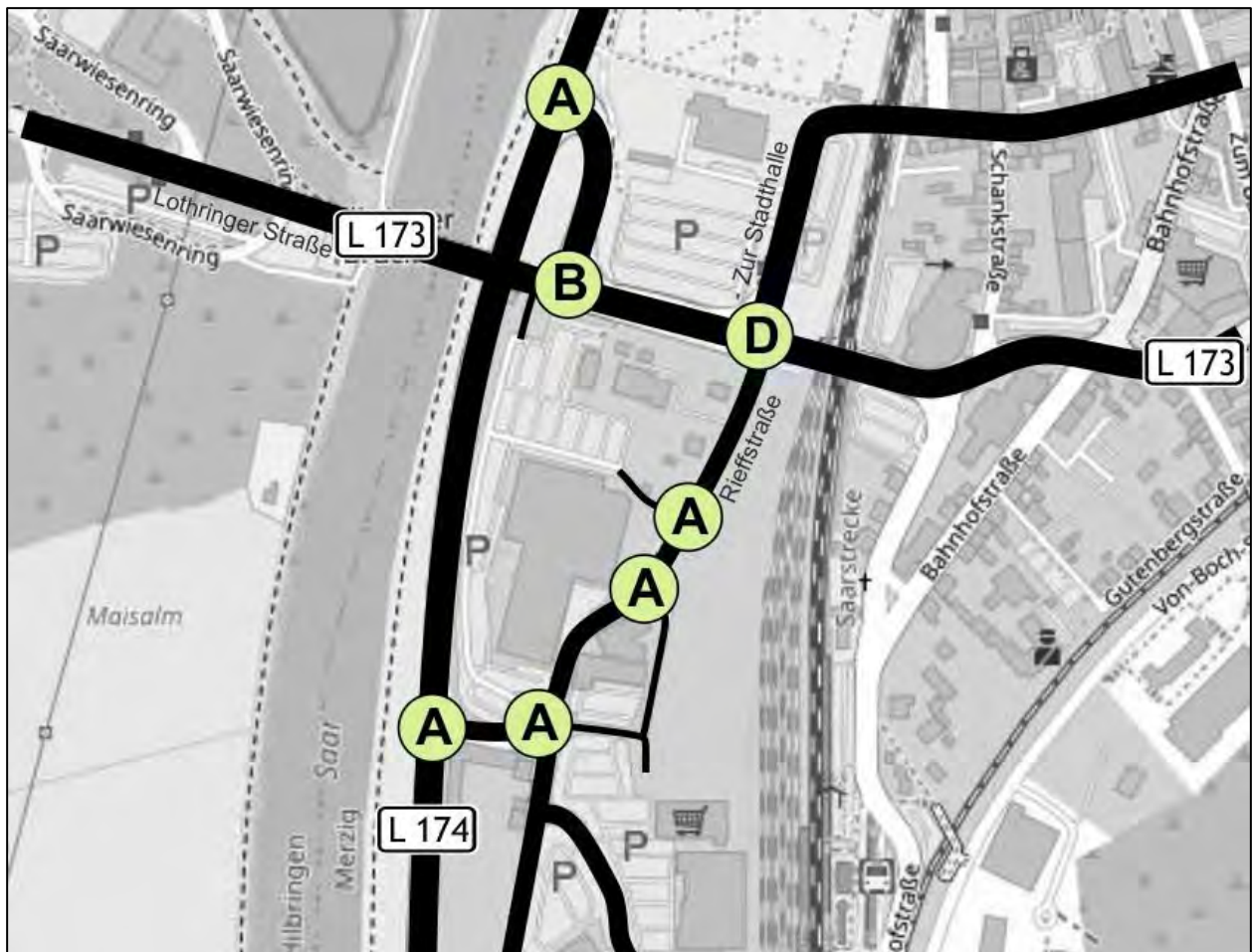


Abbildung 5: Rechnerische Verkehrsqualität im Analysefall – Morgenspitzenstunde (Werktag) [5]

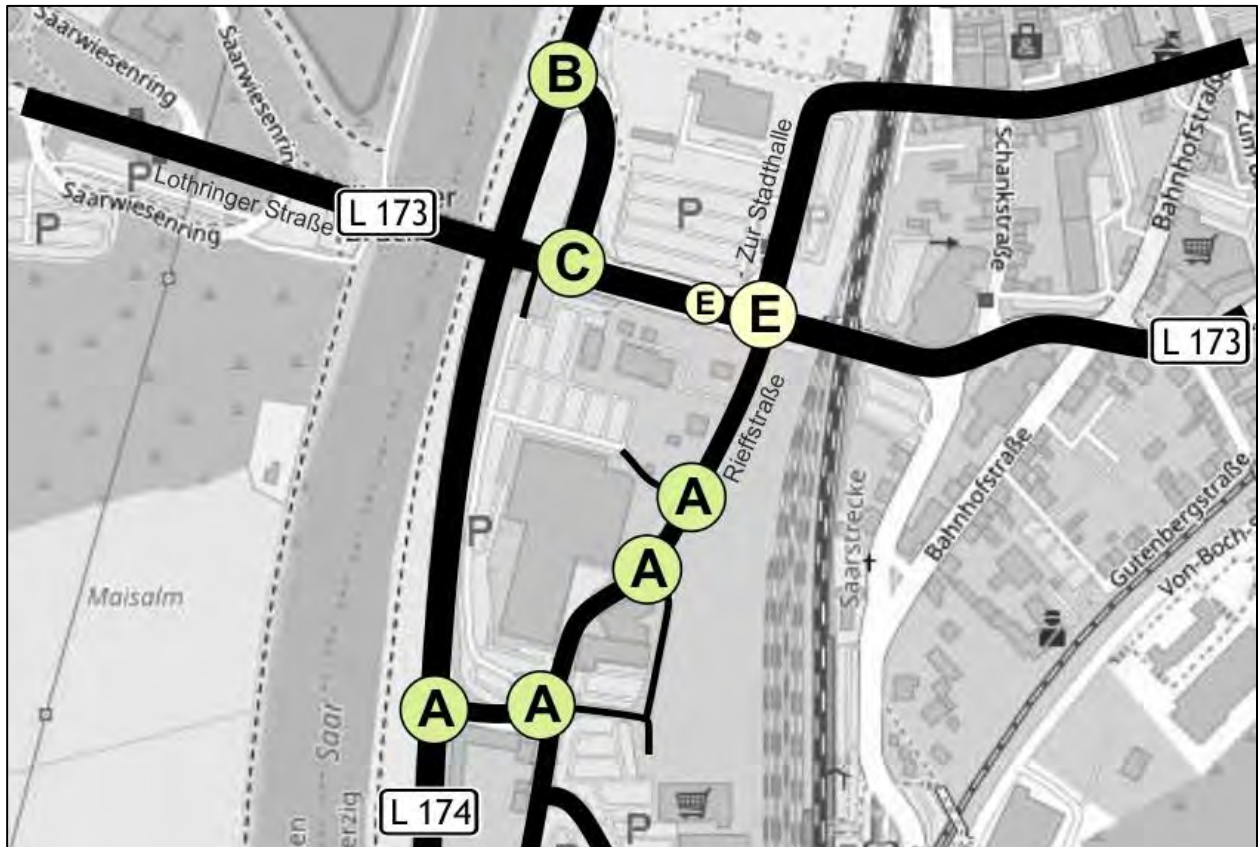


Abbildung 6: Rechnerische Verkehrsqualität im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag) [5]

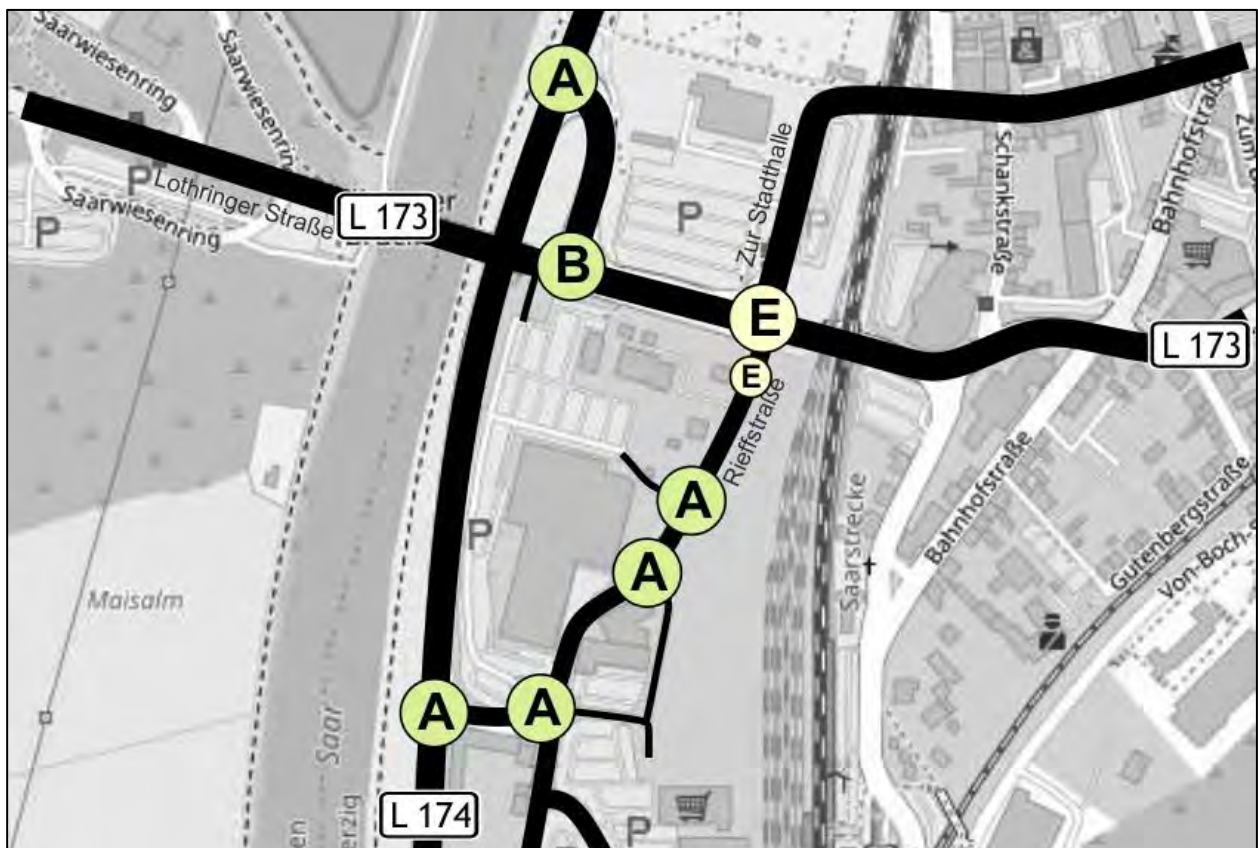


Abbildung 7: Rechnerische Verkehrsqualität im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag) [5]



## 4 Prognose-Nullfall

Zur Beurteilung der zukünftigen Verkehrssituation ist eine Prognose des zukünftigen Verkehrsaufkommens erforderlich. Dabei wird zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Prognose-Planfall unterschieden.

Der **Prognose-Nullfall** umfasst das zukünftige Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung für das Untersuchungsgebiet ohne die geplanten Entwicklungen des Kaufland- und Edeka-Marktes. Die Prognose erfolgt für das Jahr 2040.

Der **Prognose-Planfall** umfasst das zukünftige Verkehrsaufkommen nach Realisierung und Eröffnung der Kaufland- und Edeka-Märkte.

Die Herleitung der Verkehrsprognose ist in Abbildung 8 veranschaulicht.

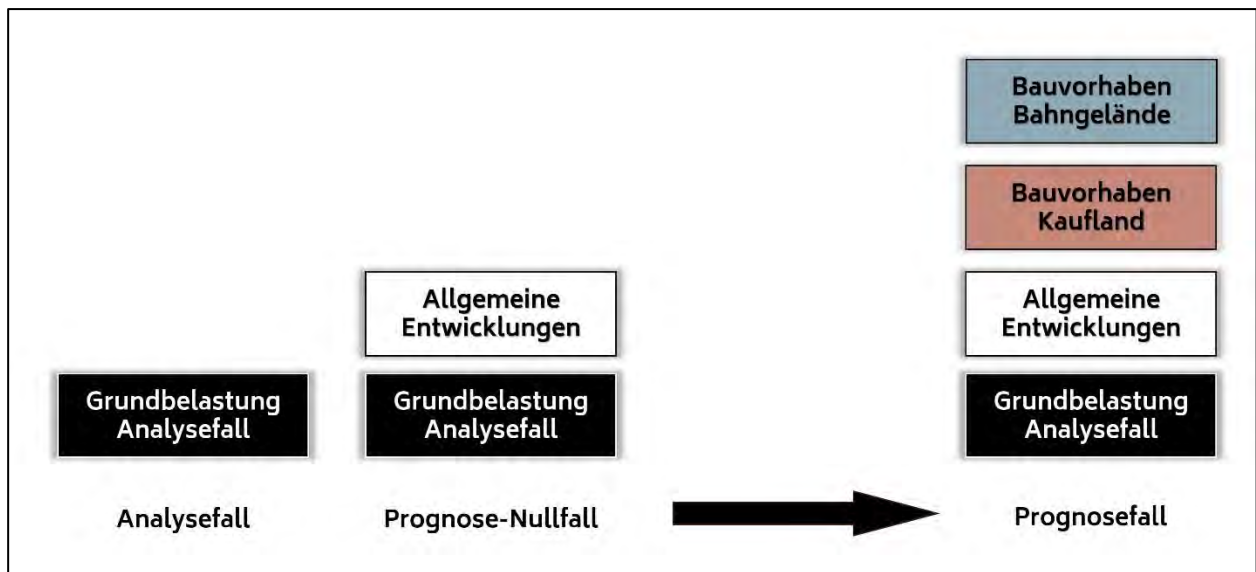


Abbildung 8: Herleitung der Verkehrsprognose [eigene Darstellung]

Nach Abstimmung mit der Stadt Merzig wurde bei der Prognose des Verkehrsaufkommens im Prognose-Nullfall die allgemeine Verkehrsentwicklung im Straßennetz unter Berücksichtigung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) mit dem Zielhorizont 2040 angesetzt. Das zukünftige Verkehrsaufkommen setzt sich aus der Überlagerung des Verkehrsaufkommens im Analysefall mit dem zusätzlichen Verkehr der allgemeinen Verkehrsprognose zusammen.

Die allgemeine Verkehrsentwicklung umfasst strukturell bedingte Veränderungen des Verkehrsaufkommens z.B. durch Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung, durch eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens und durch eine Veränderung der Siedlungsstruktur.

Hinsichtlich der allgemeinen Verkehrsentwicklung ist an den untersuchten Knotenpunkten bis 2040 von einer Zunahme von ca. 14 % im Schwerverkehr auszugehen. Im Leichtverkehr hingegen ist ein Rückgang von ca. 1 % zu erwarten. Zur sicheren Seite wurde für den Leichtverkehr eine Stagnation angesetzt. Dadurch entspricht das Pkw-Verkehrsaufkommen im Prognose-Nullfall dem Pkw-Verkehrsaufkommen der heutigen Situation.

Das Verkehrsaufkommen im Prognose-Nullfall ist stromfein in den Anlagen Q-7 bis Q-9 dargestellt.



## 5 Prognose-Planfall

Die aktuellen Planungen sehen westlich der Rieffstraße eine vollständige Erneuerung des Kaufland-Marktes vor. Das vorhandene Schnellrestaurant auf dem Areal bleibt weiterhin bestehen. Von Seiten des Auftraggebers wurde ein Lageplan zur Verfügung gestellt, der in Abbildung 9 dargestellt ist.

Der Kaufland-Markt umfasst neben dem SB-Warenhaus mit einer Verkaufsfläche von ca. 5.500 qm auch Konzeptionäre (z.B. Gastronomie, Friseur, Zeitschriften etc.) mit einer Verkaufsfläche von ca. 580 qm.

Der Kaufland-Markt hat zukünftig montags bis samstags von 07:00 – 20:00 Uhr geöffnet.

Die Erschließung des Grundstücks bleibt unverändert und erfolgt über den 5-armigen Kreisverkehr an der Rieffstraße (KP25, Ein- und Ausfahrt), die Anbindung an der Rieffstraße (KP A, Ein- und Ausfahrt) und über die Anbindung an die L 173 (KP 3, nur Zufahrt).

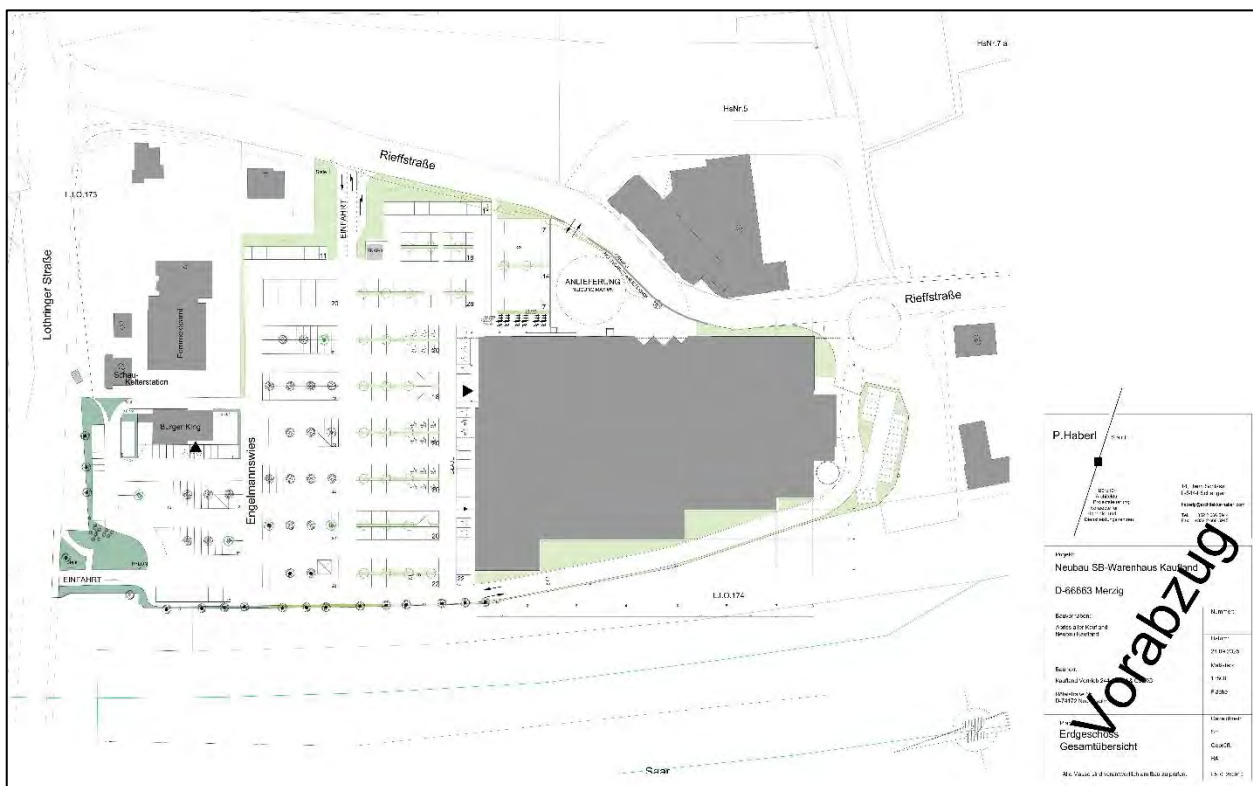


Abbildung 9: Nutzungskonzept Kaufland-Markt (Stand: 23.10.2025) [Quelle: Kaufland GmbH]



Östlich der Rieffstraße sehen die Planungen den Bau eines Edeka-Marktes auf dem Bahngelände vor. Von Seiten des Auftraggebers wurde ebenfalls ein Lageplan zur Verfügung gestellt, der in Abbildung 10 dargestellt ist.

Der Edeka-Markt mit einer Verkaufsfläche von ca. 2.500 qm umfasst zusätzlich eine Bäckerei-Filliale mit einer Verkaufsfläche von ca. 80 qm.

Analog zum Kaufland-Markt wurden die Öffnungszeiten von montags bis samstags von 07:00 – 20:00 Uhr angesetzt.

Die Erschließung des Grundstücks bleibt unverändert und erfolgt über den 5-armigen Kreisverkehr an der Rieffstraße (KP25, Ein- und Ausfahrt) und die Anbindung an der Rieffstraße (KP B, Ein- und Ausfahrt).

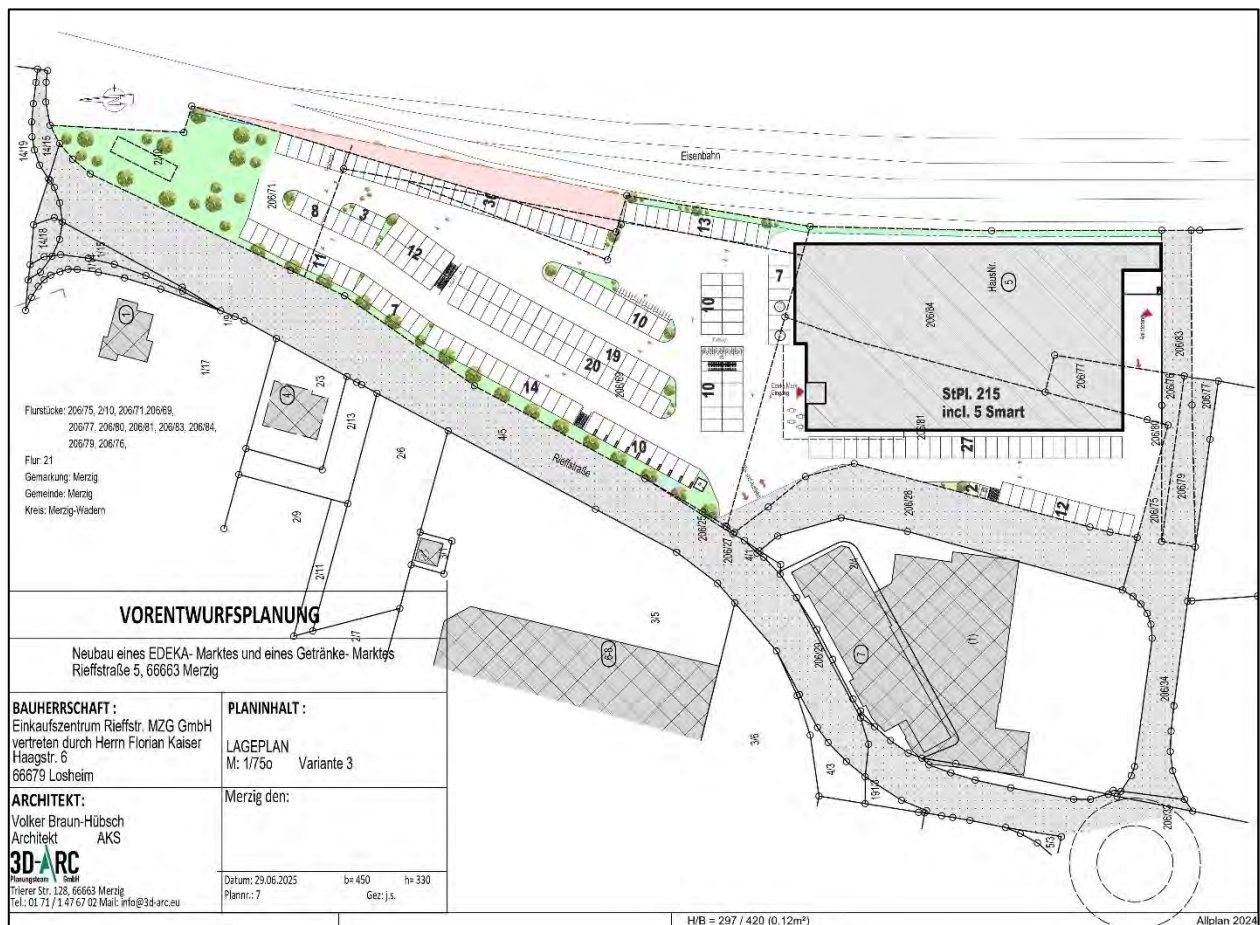


Abbildung 10: Nutzungskonzept Edeka-Markt (Stand:29.06.2025) [Quelle: Architekturbüro 3D-ARC]



## 5.1 Berechnung des Neuverkehrsaufkommens am Werktag

Das für das geplante Vorhaben zu erwartende Verkehrsaufkommen wurde unter Berücksichtigung veröffentlichter Kennwerte, eigener Erfahrungswerte und Angaben der Auftraggeber durchgeführt. Es handelt sich bei den veröffentlichten Kennziffern um bundesweit anerkannte Werte, die in aktueller und gültiger Fassung im Programm Ver\_Bau nach Bosserhoff (2025) [6] vorliegen.

Dabei wurde für das Bauvorhaben das Verkehrsaufkommen differenziert für die Verkehrsarten

- Beschäftigtenverkehr,
- Kunden-/Besucherverkehr und
- Güterverkehr

betrachtet.

Danach ist für die beiden Areale mit dem folgenden Neuverkehrsaufkommen (jeweils Summe aus Quell- und Zielverkehr) zu rechnen:

Tabelle 6: Zusammenstellung des berechneten Neuverkehrsaufkommens am Werktag

• Beschäftigtenverkehr	250	Pkw-Fahrten pro Werktag
• Kunden-/Besucherverkehr	7.718	Pkw-Fahrten pro Werktag
• Güterverkehr	44	Lkw-Fahrten pro Werktag
	14	Pkw-Fahrten pro Werktag
<hr/>		
Summe	8.026	Kfz-Fahrten pro Werktag

Da es sich sowohl bei dem Kaufland- als auch bei dem Edeka-Markt um eine räumlich zusammenliegende Einzelhandelsnutzung handelt, wurde für die Kunden der im Gebäude integrierten Shops (Konzessionäre und Bäcker) ein Verbundeffekt berücksichtigt.

Der Verbundeffekt gibt den Anteil der Kunden an, die mehrere Nutzungen aufsuchen. Da die verschiedenen Nutzungen räumlich nah beieinander liegen, entsteht dabei keine neue An- und Abreise. Der Verbundeffekt der Shops wurde für den Werktag mit einem Anteil von 25 % berücksichtigt. Demnach sind 25 % der Kunden der Shops auch Kunden des SB-Warenhauses.

Das vorhandene Schnellrestaurant (Burger-King) wird zukünftig bestehen bleiben. Das mit dem Restaurant verbundene Verkehrsaufkommen wurde im Rahmen der Verkehrserhebungen am Donnerstag, den 5. Juni 2025 und am Samstag, den 7. Juni 2025 miterfasst.



Tabelle 7: Verkehrserzeugungsrechnung für den Kaufland-Markt (Werktag)

Ergebnis Programm Ver_Bau	Kaufland	Konzessionäre
Größe der Nutzung	5.500 qm	578 qm
Bezugsgröße	Verkaufsfläche	Verkaufsfläche
<b>Beschäftigtenverkehr</b>		
Kennwert für Beschäftigte	60 qm VKF je Beschäftigten	30 qm VKF je Beschäftigten
Anzahl Beschäftigte	92	19
Anwesenheit [%]	85	85
Wegehäufigkeit	2	2
Wege der Beschäftigten	156	32
MIV-Anteil [%]	90	90
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1
<b>Pkw-Fahrten je Werktag</b>	<b>128</b>	<b>26</b>
<b>Kunden-/Besucherverkehr</b>		
Kennwert für Kunden/Besucher	0,6 Kunden je qm VKF	0,5 Kunden je qm VKF
Wege der Kunden/Besucher	3.300	289
MIV-Anteil [%]	90	90
Pkw-Besetzungsgrad	1,45	1,45
Pkw-Fahrten je Werktag	4.098	360
Verbundeffekt [%]	-	25
<b>Pkw-Fahrten je Werktag mit Effekten</b>	<b>4.098</b>	<b>270</b>
<b>Güterverkehr</b>		
Kennwert für den Güterverkehr	0,5 Güterverkehrs-Fahrten je 100 qm VKF	0,6 Güterverkehrs-Fahrten je 100 qm VKF
Lkw-Anteil [%]	100	50
Pkw-Fahrten je Werktag	-	2
Lkw-Fahrten je Werktag	28	2
<b>Gesamtverkehr je Werktag</b>		
Kfz-Fahrten je Werktag [Kfz/24h (SV/24h)]	4.254 (28)	300 (2)
Quellverkehr je Werktag [Kfz/24h (SV/24h)]	2.127 (14)	150 (1)
Zielverkehr je Werktag [Kfz/24h (SV/24h)]	2.127 (14)	150 (1)



Tabelle 8: Verkehrserzeugungsrechnung für den Edeka-Markt (Werktag)

Ergebnis Programm Ver_Bau	Edeka	Bäcker
Größe der Nutzung	2.500	80
Bezugsgröße	Verkaufsfläche	Verkaufsfläche
<b>Beschäftigtenverkehr</b>		
Kennwert für Beschäftigte	40 qm VKF je Beschäftigten	15 qm VKF je Beschäftigten
Anzahl Beschäftigte	63	5
Anwesenheit [%]	85	85
Wegehäufigkeit	2	2
Wege der Beschäftigten	107	9
MIV-Anteil [%]	90	90
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1
<b>Pkw-Fahrten je Werktag</b>	<b>88</b>	<b>8</b>
<b>Kunden-/Besucherverkehr</b>		
Kennwert für Kunden/Besucher	1,0 Kunden je qm VKF	3,3 Kunden je qm VKF
Wege der Kunden/Besucher	2.500	264
MIV-Anteil [%]	90	90
Pkw-Besetzungsgrad	1,5	1,5
Pkw-Fahrten je Werktag	3.104	328
Verbundeffekt [%]	-	25
<b>Pkw-Fahrten je Werktag mit Effekten</b>	<b>3.104</b>	<b>246</b>
<b>Güterverkehr</b>		
Kennwert für den Güterverkehr	1,0 Güterverkehrs-Fahrten je 100 qm VKF	0,6 Güterverkehrs-Fahrten je 100 qm VKF
Lkw-Anteil [%]	50	50
<b>Pkw-Fahrten je Werktag</b>	<b>12</b>	<b>0</b>
<b>Lkw-Fahrten je Werktag</b>	<b>12</b>	<b>2</b>
<b>Gesamtverkehr je Werktag</b>		
<b>Kfz-Fahrten je Werktag</b> [Kfz/24h (SV/24h)]	<b>3.216 (12)</b>	<b>256 (2)</b>
<b>Quellverkehr je Werktag</b> [Kfz/24h (SV/24h)]	<b>1.608 (6)</b>	<b>128 (1)</b>
<b>Zielverkehr je Werktag</b> [Kfz/24h (SV/24h)]	<b>1.608 (6)</b>	<b>128 (1)</b>



## 5.2 Berechnung des Neuverkehrsaufkommens am Samstag

Analog zur Berechnung des Neuverkehrsaufkommens an einem Werktag wurde das für das geplante Vorhaben zu erwartende Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung veröffentlichter Kennwerte, eigener Erfahrungswerte und Angaben der Auftraggeber für einen Samstag durchgeführt. Es handelt sich bei den veröffentlichten Kennziffern um bundesweit anerkannte Werte, die in aktueller und gültiger Fassung im Programm Ver\_Bau nach Bosserhoff (2025) [6] vorliegen.

Dabei wurde für das Bauvorhaben das Verkehrsaufkommen differenziert für die Verkehrsarten

- Beschäftigtenverkehr,
- Kunden-/Besucherverkehr und
- Güterverkehr

betrachtet.

Danach ist für die beiden Areale mit dem folgenden Neuverkehrsaufkommen (jeweils Summe aus Quell- und Zielverkehr) zu rechnen:

Tabelle 9: Zusammenstellung des berechneten Neuverkehrsaufkommens am Samstag

• Beschäftigtenverkehr	250	Pkw-Fahrten pro Samstag
• Kunden-/Besucherverkehr	10.872	Pkw-Fahrten pro Samstag
• Güterverkehr	44	Lkw-Fahrten pro Samstag
	14	Pkw-Fahrten pro Samstag
<b>Summe</b>	<b>11.180</b>	<b>Kfz-Fahrten pro Samstag</b>

Da es sich sowohl bei dem Kaufland- als auch bei dem Edeka-Markt um eine räumlich zusammenliegende Einzelhandelsnutzung handelt, wurde für die Kunden der im Gebäude integrierten Shops (Konzessionäre und Bäcker) ein Verbundeffekt berücksichtigt.

Der Verbundeffekt gibt den Anteil der Kunden an, die mehrere Nutzungen aufsuchen. Da die verschiedenen Nutzungen räumlich nah beieinander liegen, entsteht dabei keine neue An- und Abreise. Der Verbundeffekt der Shops wurde am Samstag mit einem Anteil von 50 % berücksichtigt. Demnach sind 50 % der Kunden der Shops auch Kunden des SB-Warenhauses.



Tabelle 10: Verkehrserzeugungsrechnung für den Kaufland-Markt (Samstag)

Ergebnis Programm Ver_Bau	Kaufland	Konzessionäre
Größe der Nutzung	5.500 qm	578 qm
Bezugsgröße	Verkaufsfläche	Verkaufsfläche
<b>Beschäftigtenverkehr</b>		
Kennwert für Beschäftigte	60 qm VKF je Beschäftigten	30 qm VKF je Beschäftigten
Anzahl Beschäftigte	92	19
Anwesenheit [%]	85	85
Wegehäufigkeit	2	2
Wege der Beschäftigten	156	32
MIV-Anteil [%]	90	90
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1
<b>Pkw-Fahrten je Werktag</b>	<b>128</b>	<b>26</b>
<b>Kunden-/Besucherverkehr</b>		
Kennwert für Kunden/Besucher	0,95 Kunden je qm VKF	0,8 Kunden je qm VKF
Wege der Kunden/Besucher	5.225	462
MIV-Anteil [%]	90	90
Pkw-Besetzungsgrad	1,6	1,6
<b>Pkw-Fahrten je Werktag</b>	<b>5.878</b>	<b>520</b>
Verbundeffekt [%]	-	50
<b>Pkw-Fahrten je Werktag mit Effekten</b>	<b>5.878</b>	<b>260</b>
<b>Güterverkehr</b>		
Kennwert für den Güterverkehr	0,5 Güterverkehrs-Fahrten je 100 qm VKF	0,6 Güterverkehrs-Fahrten je 100 qm VKF
Lkw-Anteil [%]	100	50
<b>Pkw-Fahrten je Werktag</b>	<b>-</b>	<b>2</b>
<b>Lkw-Fahrten je Werktag</b>	<b>28</b>	<b>2</b>
<b>Gesamtverkehr je Werktag</b>		
<b>Kfz-Fahrten je Werktag</b> [Kfz/24h (SV/24h)]	<b>6.034 (28)</b>	<b>550 (2)</b>
<b>Quellverkehr je Werktag</b> [Kfz/24h (SV/24h)]	<b>3.017 (14)</b>	<b>275 (1)</b>
<b>Zielverkehr je Werktag</b> [Kfz/24h (SV/24h)]	<b>3.017 (14)</b>	<b>275 (1)</b>
<b>Kfz-Fahrten je Werktag mit Effekten</b> [Kfz/24h (SV/24h)]	<b>6.034 (28)</b>	<b>290 (2)</b>
<b>Quellverkehr je Werktag</b> [Kfz/24h (SV/24h)]	<b>3.017 (14)</b>	<b>145 (1)</b>
<b>Zielverkehr je Werktag</b> [Kfz/24h (SV/24h)]	<b>3.017 (14)</b>	<b>145 (1)</b>



Tabelle 11: Verkehrserzeugungsrechnung für den Edeka-Markt (Samstag)

Ergebnis Programm Ver_Bau	Edeka	Bäcker
Größe der Nutzung	2.500	80
Bezugsgröße	Verkaufsfläche	Verkaufsfläche
<b>Beschäftigtenverkehr</b>		
Kennwert für Beschäftigte	40 qm VKF je Beschäftigten	15 qm VKF je Beschäftigten
Anzahl Beschäftigte	63	5
Anwesenheit [%]	85	85
Wegehäufigkeit	2	2
Wege der Beschäftigten	107	9
MIV-Anteil [%]	90	90
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1
<b>Pkw-Fahrten je Werktag</b>	<b>88</b>	<b>8</b>
<b>Kunden-/Besucherverkehr</b>		
Kennwert für Kunden/Besucher	1,6 Kunden je qm VKF	5,2 Kunden je qm VKF
Wege der Kunden/Besucher	4.000	416
MIV-Anteil [%]	90	90
Pkw-Besetzungsgrad	1,6	1,6
Pkw-Fahrten je Werktag	4.500	468
Verbundeffekt [%]	-	50
<b>Pkw-Fahrten je Werktag mit Effekten</b>	<b>4.500</b>	<b>234</b>
<b>Güterverkehr</b>		
Kennwert für den Güterverkehr	1,0 Güterverkehrs-Fahrten je 100 qm VKF	0,6 Güterverkehrs-Fahrten je 100 qm VKF
Lkw-Anteil [%]	50	50
<b>Pkw-Fahrten je Werktag</b>	<b>12</b>	<b>0</b>
<b>Lkw-Fahrten je Werktag</b>	<b>12</b>	<b>2</b>
<b>Gesamtverkehr je Werktag</b>		
<b>Kfz-Fahrten je Werktag</b> [Kfz/24h (SV/24h)]	<b>4.612 (12)</b>	<b>244 (2)</b>
<b>Quellverkehr je Werktag</b> [Kfz/24h (SV/24h)]	<b>2.306 (6)</b>	<b>122 (1)</b>
<b>Zielverkehr je Werktag</b> [Kfz/24h (SV/24h)]	<b>2.306 (6)</b>	<b>122 (1)</b>



### 5.3 Räumliche Verteilung des Neuverkehrs

Die räumliche Verteilung des Neuverkehrsaufkommens wurden unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrserhebung und der Struktur des umliegenden Straßennetzes vorgenommen.

Die gewählte Verteilung für den Pkw- und Lkw-Verkehr ist in Abbildung 11 dargestellt. Die Verteilung gilt sowohl für den Quell- als auch für den Zielverkehr an einem Werktag und einem Samstag.

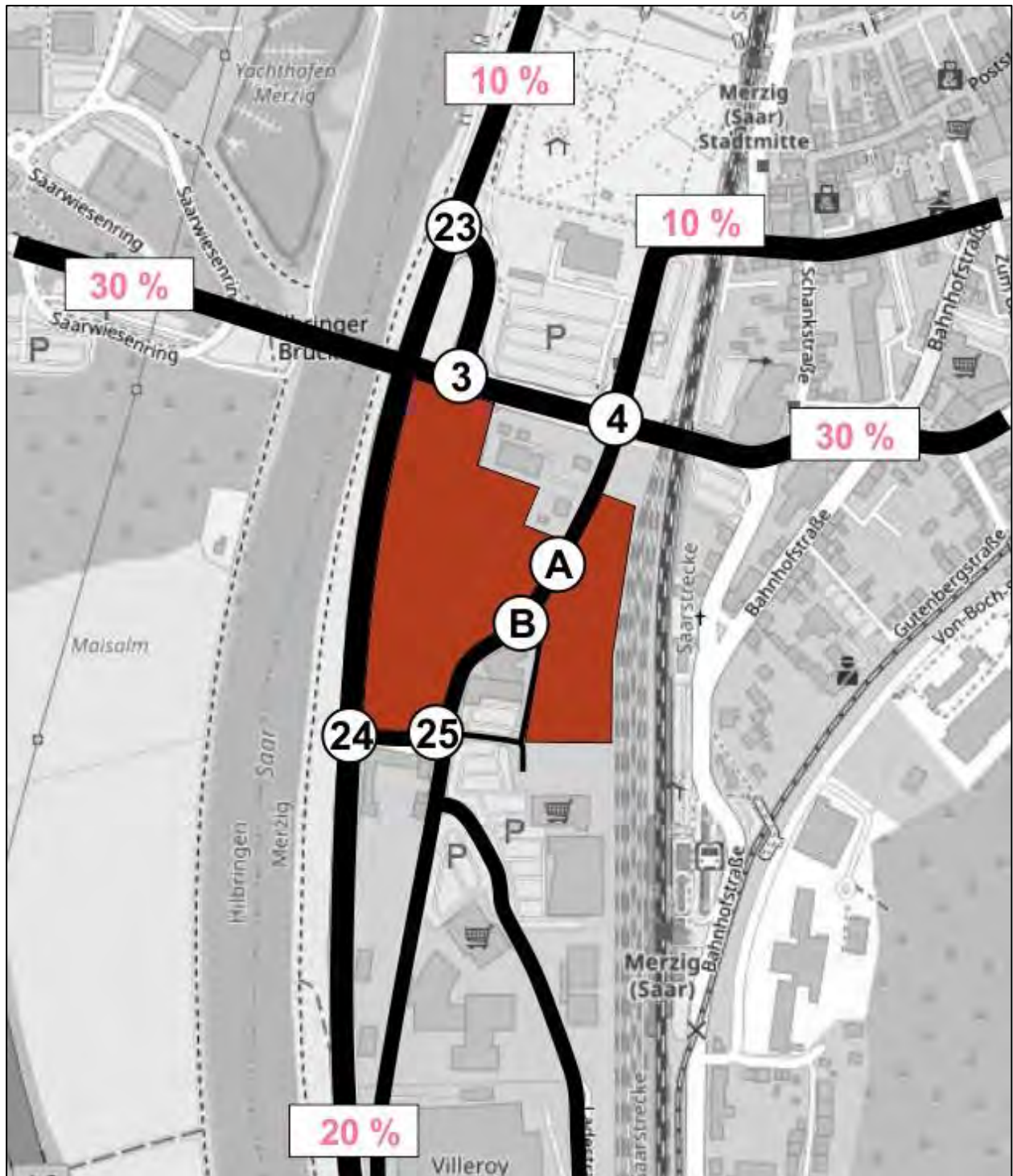


Abbildung 11: Räumliche Verteilung des mit dem Bauvorhaben verbundenen Pkw- und Lkw-Verkehrs (Kartengrundlage: [5])



## 5.4 Zeitliche Verteilung des Neuverkehrsaufkommens

Zur Ermittlung des Neuverkehrsaufkommens in den verkehrstechnisch maßgebenden Spitzenstunden wurden einschlägige Tagesganglinien für den Beschäftigten-, den Kunden- sowie den Güterverkehr herangezogen. Damit ergibt sich die in Abbildung 12 und Abbildung 13 dokumentierte zeitliche Verteilung des Neuverkehrs für einen Werktag und einen Samstag.

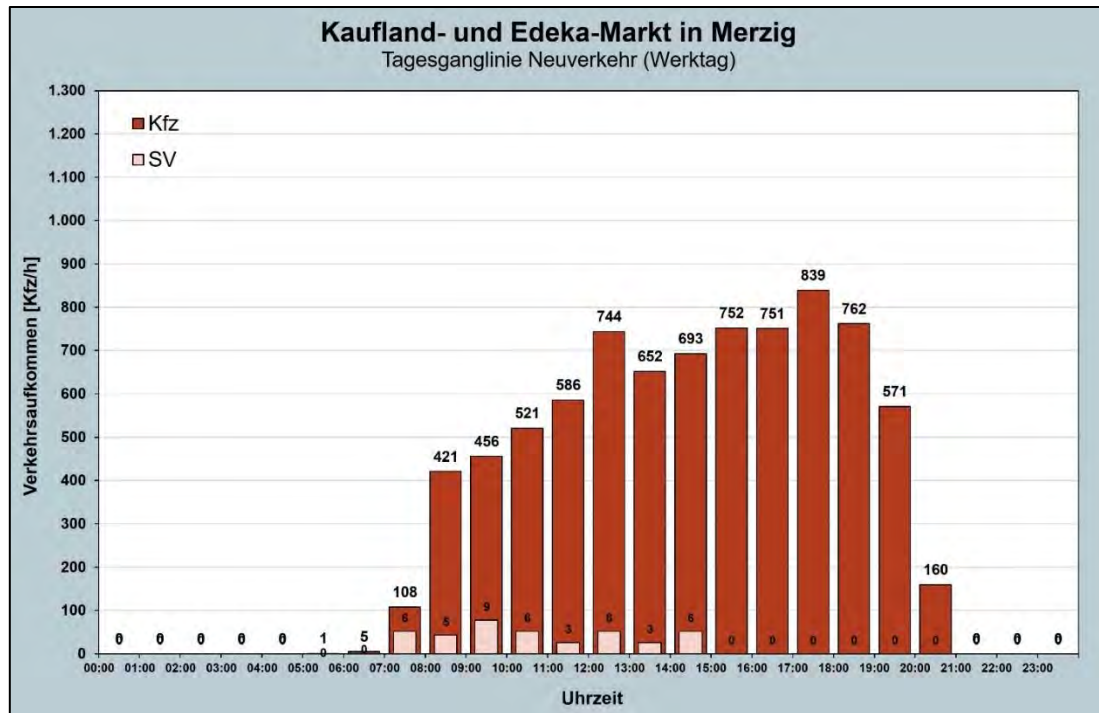


Abbildung 12: Tagesganglinie für den Neuverkehr der beiden Bauvorhaben an einem Werktag [Kfz/h (SV/h)]

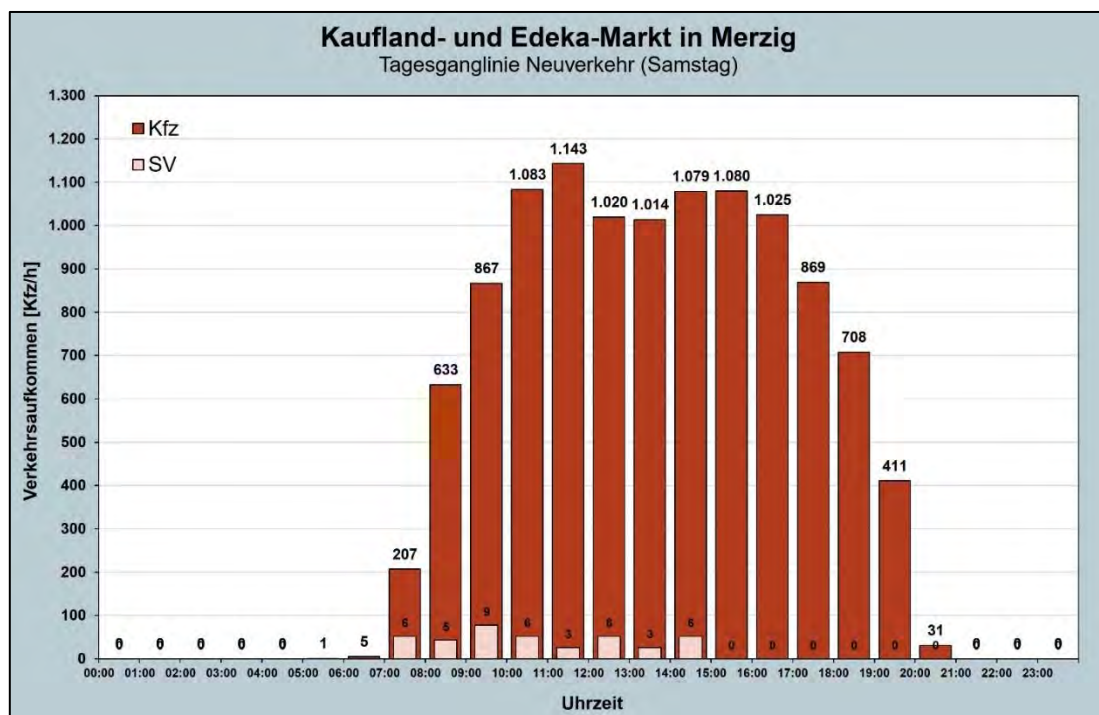


Abbildung 13: Tagesganglinie für den Neuverkehr der beiden Bauvorhaben an einem Samstag [Kfz/h (SV/h)]



## 5.5 Zukünftiges Verkehrsaufkommen

Auf Grundlage der Verkehrszählung, der allgemeinen Verkehrsentwicklungen, der Verkehrserzeugungsrechnung sowie der Richtungsaufteilung der Neuverkehre wurden die zukünftigen Knotenstrombelastungen durch Überlagerung der Belastungen im Prognose-Nullfall mit den Neuverkehren des Kaufland- und Edeka-Marktes hergeleitet.

Da die in der Literatur dokumentierten Tagesganglinien nur für volle Stunden vorliegen, wurden dabei für die Morgenspitzenstunde (07:30 bis 08:30 Uhr) die Werte der höher belasteten vollen Stunde von 08:00 bis 09:00 Uhr in Ansatz gebracht. Gleiches gilt für die Mittagsspitzenstunde (11:30 bis 12:30 Uhr) am Samstag für die der Neuverkehr von 11:00 bis 12:00 Uhr angesetzt wurde.

Am Nachmittag sind von 17:00 bis 18:00 Uhr die höchsten Belastungen im Neuverkehr zu erwarten. Durch Überlagerung des Neuverkehrs mit dem Prognose-Nullfall und einer entsprechend höheren Grundbelastung von 15:00 bis 16:00 Uhr, wird weiterhin die maßgebende Nachmittagsspitzenstunde von 15:00 bis 16:00 Uhr berücksichtigt.

Bei den Kundenfahrten neuer Lebensmittelmärkte (hier: Kaufland, Edeka) handelt es sich erfahrungsgemäß nicht ausschließlich um Neuverkehr. Ein Teil der Kunden befindet sich auf der Fahrt zu einem anderen Ziel und tätigt den Einkauf als Zwischenstopp (Mitnahmeeffekt). Darüber hinaus mussten frühere Kaufland-Kunden seit der Schließung in 2022 andere Lebensmittelmärkte (auch außerhalb von Merzig) aufsuchen und werden zukünftig wieder in Merzig einkaufen gehen.

Bei der Herleitung der Verkehrsbelastungen des Prognose-Planfalls wurden dementsprechend für einen Anteil von 20% der zu erwartenden Kundenfahrten der Mitnahmeeffekt berücksichtigt.

Das für die verkehrstechnisch maßgebenden Spitzenstunden im Prognose-Planfall ermittelte Verkehrsaufkommen ist knotenstromfein in den Anlagen Q-10 bis Q-12 dargestellt.



## 5.6 Bewertung der Verkehrssituation (Einzelknotenbetrachtung)

Zur Bewertung der zukünftigen Verkehrssituation im Prognose-Planfall wurden für die Morgen- und die Nachmittagsspitzenstunde am Werktag und die Mittagsspitzenstunde am Samstag erneut verkehrstechnische Berechnungen gemäß dem HBS [1] durchgeführt. Dabei wurden weiterhin die heutigen Bau- und Betriebsform der einzelnen Knotenpunkte zugrunde gelegt.

Als Ergebnis der verkehrstechnischen Berechnungen wurden an jedem Knotenpunkt die mittleren Wartezeiten, die Rückstaulängen und die Auslastungsgrade ermittelt. Anhand der höchsten mittleren Wartezeit erfolgte dann die Zuordnung des Knotenpunktes zu den Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) gemäß HBS (vgl. Tabelle 1).

Analog zur Bestandssituation wurde die analytische Bewertung der zukünftigen Verkehrssituation im Prognose-Planfall für die signalisierten Knotenpunkte (z.B. die Hela-Kreuzung) zunächst auf Basis von Festzeitsignalprogrammen für die morgendliche, die nachmittägliche und mittägliche Spitzenstunde durchgeführt, die unter Berücksichtigung der aktuellen signaltechnischen Unterlagen mit der aktuellen Signalsteuerung möglich sind. In einem weiteren Schritt wurden die Festzeitsignalprogramme – sofern erforderlich – hinsichtlich ihrer Grünzeitverteilung angepasst.

Bei der Interpretation der verkehrstechnischen Berechnungsergebnisse nach HBS ist weiterhin zu beachten, dass die Berechnungsverfahren grundsätzlich von einer ungestörten zufälligen Ankunftsverteilung der Fahrzeuge ausgehen. Die vorhandenen Einflüsse durch Wechselwirkungen mit benachbarten Knotenpunkten (Pulkbildung, Koordinierungseffekte, etc.) bleiben bei diesen Berechnungen unberücksichtigt. Dadurch können die in der Realität auftretenden Wartezeiten und Rückstaulängen von den Ergebnissen der verkehrstechnischen Berechnungen nach HBS abweichen.

Bereits ohne die Verkehre des Kaufland- und Edeka-Marktes kommt es an der signalisierten Kreuzung Lothringer Straße / Rieffstraße / Zur Stadthalle (KP 4 = Hela-Kreuzung) in den Hauptverkehrszeiten zeitweise zu spürbaren Behinderungen im Verkehrsablauf. Mit den zu erwartenden Verkehrszunahmen aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung und den Neuverkehren der Lebensmittelmärkte (Kaufland und Edeka) ist zukünftig mit einer Verschlechterung der bereits heute mangelhaften Verkehrssituation zu rechnen.

In Tabelle 12 ist die rechnerische Verkehrsqualität je Knotenpunkt und Spitzenstunde im Prognose-Planfall für die bestehende Bau- und Betriebsform und die aktuelle Signalsteuerung dargestellt.

Tabelle 12: Rechnerische Verkehrsqualität gemäß HBS an den einzelnen Knotenpunkten im Prognose-Planfall

KP	Knotenpunkt	Betriebsform	Morgen- spitze QSV	Nachmittags- spitze QSV	Mittagsspitze  QSV
3	Lothringer Straße / Rampe L 174	Vorfahrt	B	E	C
4	Lothringer Straße / Rieffstraße/ Zur Stadthalle	LSA	E	E	F
23	L 174 / Rampe zur L 173	LSA	A	B	A
24	L 174 / Rieffstraße	Vorfahrt	A	A	A
25	Kreisel Rieffstraße	Kreisverkehr	A	A	A
A	Rieffstraße / Anbindung Kaufland	Vorfahrt	A	B	C
B	Rieffstraße / Anbindung Bahngelände	Vorfahrt	B	A	A



Am Knotenpunkt Lothringer Straße / Rieffstraße / Zur Stadthalle (KP4) ergibt sich in der Morgenspitzenstunde eine knapp mangelhafte Verkehrsqualität (Stufe E). Maßgebend ist der Linksabbieger der östlichen Zufahrt (Lothringer Straße), welcher durch die Neuverkehre zukünftig stärker belastet wird.

In der Nachmittagsspitzenstunde ergibt sich für diesen Knotenpunkt ebenfalls eine mangelhafte Verkehrsqualität (Stufe E). Durch den Mitnahmeeffekt (Unterbrechung vorhandener Fahrten) ergibt sich zwar eine geringfügige Reduzierung der Verkehrsbelastung auf den Geradeausfahrstreifen im Zuge der L 173, gleichzeitig erhöht sich jedoch die Verkehrsnachfrage auf den Abbiegefahrstreifen von und zu den zukünftig neuen Lebensmittelmärkten in der Rieffstraße.

In der Mittagsspitzenstunde am Samstag ergibt sich für den Knotenpunkt Lothringer Straße / Rieffstraße / Zur Stadthalle (KP4) bei dem aktuellen Signalisierungskonzept rechnerisch eine ungenügende Verkehrsqualität (Stufe F). Der Linksabbiegefahrstreifen der östlichen L 173 (Lothringer Straße unter Bahnbauwerk) sowie der Linkseinbiegefahrstreifen der Rieffstraße sind überlastet.

Dem vorfahrtgeregelter Knotenpunkt Lothringer Straße / Rampe L 174 muss aufgrund einer rechnerischen Wartezeit von 48 Sekunden für die Rechtseinbieger aus der Rampe eine mangelhafte Verkehrsqualität (Stufe E) zugewiesen werden (Grenzwert Stufe D = 45 Sekunden).

Die detaillierten Berechnungsergebnisse für den Prognose-Planfall können den Anlagen V-52 bis V-112 entnommen werden.

Zur Optimierung der zukünftigen Verkehrssituation wurden Anpassungen an der Grünzeitenverteilung der Signalsteuerung an der Hela-Kreuzung (KP 4) vorgenommen. Die signaltechnischen Berechnungen zeigen, dass sich die Verkehrsqualität der Kreuzung mit Hilfe von Parameteränderungen (Grünzeitenverteilung) in den drei betrachteten Spitzenstunden verbessern lassen. Danach ist eine ausreichende Verkehrsqualität (Stufe D) für die gesamte Kreuzung auch im Prognose-Planfall möglich.

In Tabelle 13 ist die rechnerische Verkehrsqualität je Knotenpunkt und Spitzenstunde im Prognose-Planfall dargestellt. Für den Knotenpunkt Lothringer Straße/Rieffstraße/Zur Stadthalle (KP 4) ist die Parameteranpassung bereits berücksichtigt.

Tabelle 13: Rechnerische Verkehrsqualität gemäß HBS an den einzelnen Knotenpunkten im Prognose-Planfall

KP	Knotenpunkt	Betriebsform	Morgenspitze QSV	Nachmittags- spitze QSV	Mittagsspitze QSV
3	Lothringer Straße / Rampe L 174	Vorfahrt	B	E	C
4	Lothringer Straße / Rieffstraße/ Zur Stadthalle	LSA	D	D	D
23	L 174 / Rampe zur L 173	LSA	A	B	A
24	L 174 / Rieffstraße	Vorfahrt	A	A	A
25	Kreisel Rieffstraße	Kreisverkehr	A	A	A
A	Rieffstraße / Anbindung Kaufland	Vorfahrt	A	B	C
B	Rieffstraße / Anbindung Bahngelände	Vorfahrt	B	A	A

In den folgenden Abbildungen ist die Verkehrsqualität der einzelnen Knotenpunkte für die maßgebenden Spitzenstunden im Prognose-Planfall mit Anpassung der Signalsteuerung dargestellt.

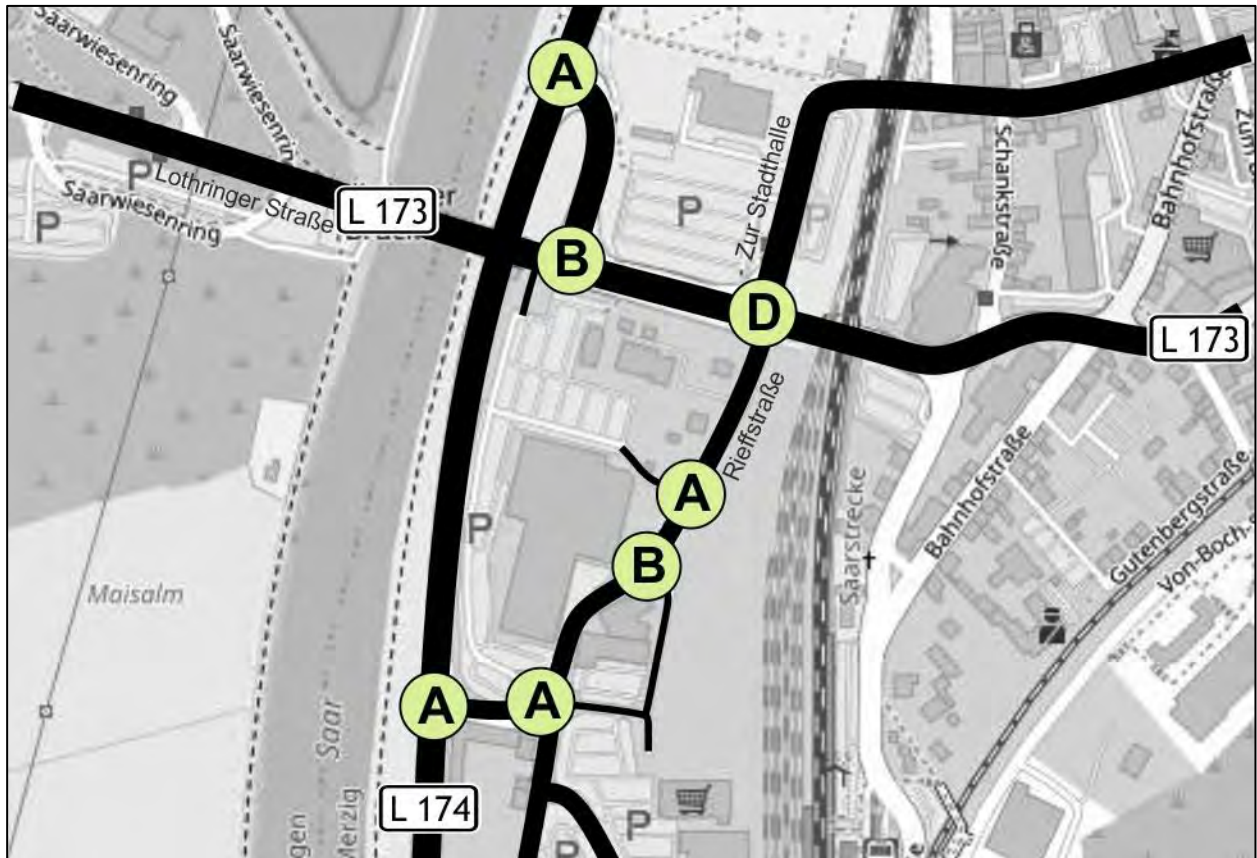


Abbildung 14: Rechnerische Verkehrsqualität im Prognose-Planfall – Morgenspitze (Werktag) [5]

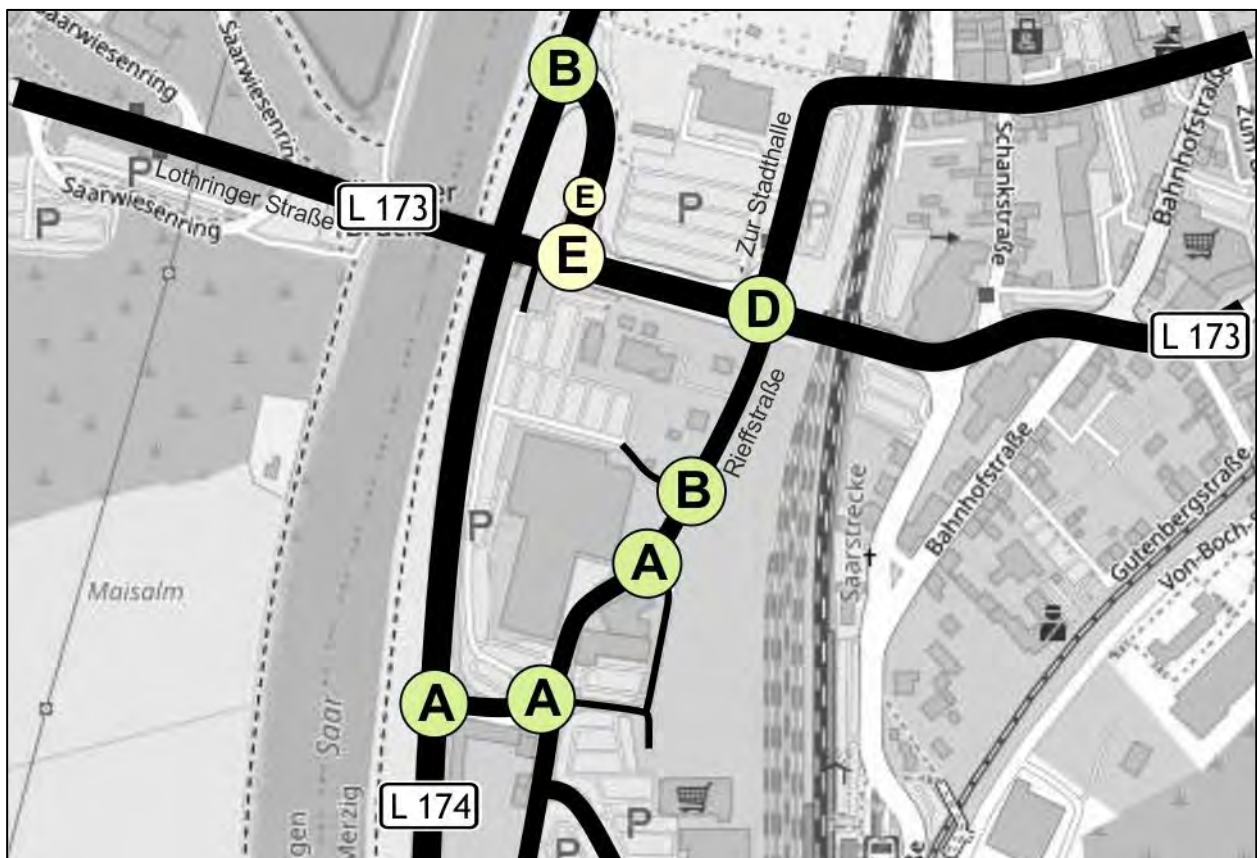


Abbildung 15: Rechnerische Verkehrsqualität im Prognose-Planfall – Nachmittagsspitze (Werktag) [5]

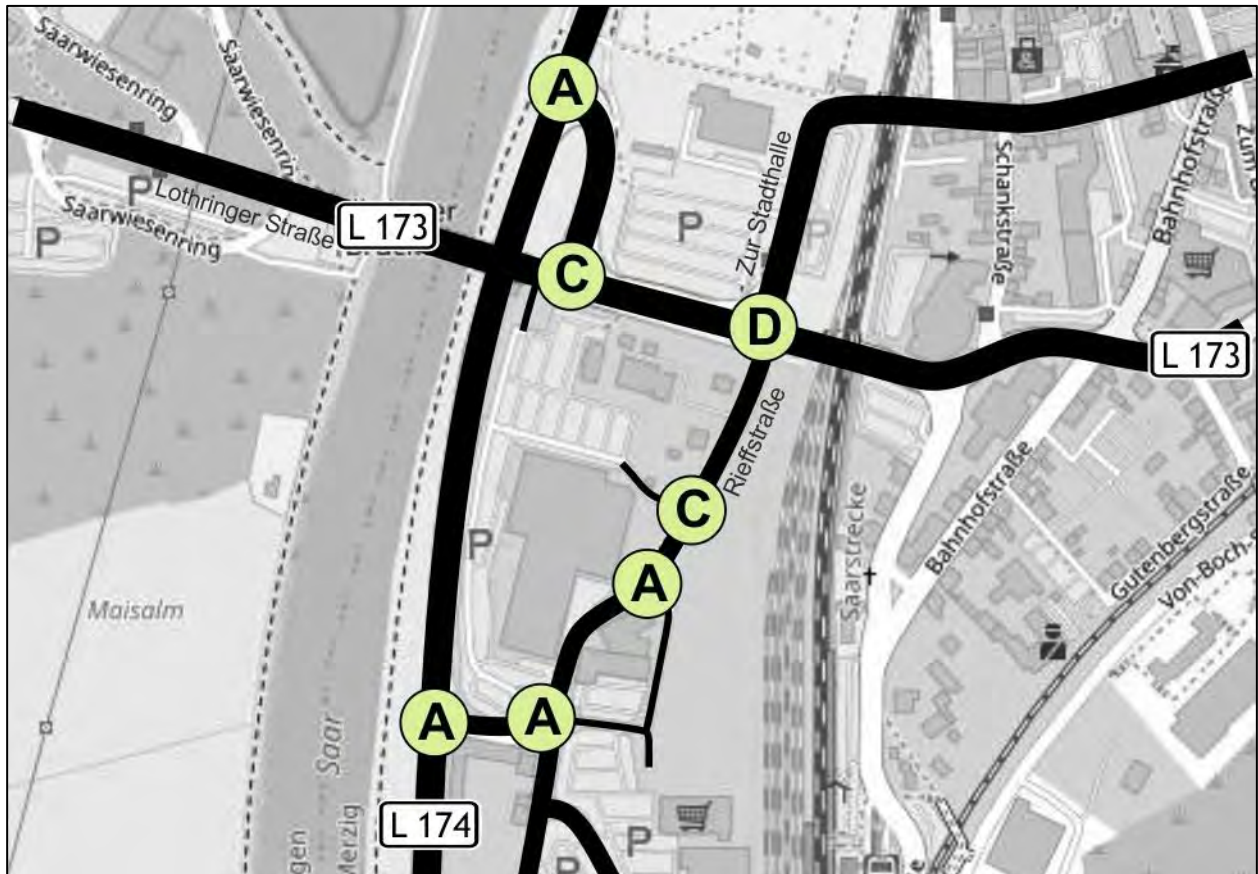


Abbildung 16: Rechnerische Verkehrsqualität im Prognose-Planfall – Mittagsspitze (Samstag) [5]



## 6 Maßnahmenkonzept

Durch eine Anpassung der vorhandenen Signalsteuerung am Knotenpunkt Lothringer Straße / Rieffstraße / Zur Stadthalle (KP4 = Hela-Kreuzung) kann die zukünftige Verkehrsnachfrage in den Hauptverkehrszeiten rechnerisch mit einer ausreichenden Verkehrsqualität (Stufe D) abgewickelt werden.

Die erforderliche Anpassung umfasst neben den Freigabezeiten auch die Koordinierungszeitpunkte. Die Hela-Kreuzung wird derzeit mit der benachbarten Signalanlage Am Landratsamt koordiniert betrieben.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden zunächst nur Festzeitprogramme (konstante Grünzeitenverteilung) betrachtet. Die darin dargestellte Reduzierung der Freigabezeiten für die beiden Fußgängersignalgruppen \_b und \_d sind der Tatsache geschuldet, dass die Signalgruppen für Blinde (\_AVb und \_AVd) in jedem Umlauf berücksichtigt werden.

Vor Ort ist eine verkehrsabhängige Signalsteuerung im Einsatz, bei der alle Signalgruppen (Kfz, Fußgänger und Blinde) bedarfsgerecht geschaltet und verkehrsabhängig bemessen werden. Die Optimierung der Signalsteuerung berücksichtigt auch weiterhin die aus geometrischen Gründen erforderlichen und bisher geschalteten Grünzeiten für die Fußgängerfurten.

Bauliche Anpassungen im Untersuchungsgebiet sind nicht erforderlich.



## 7 Zusammenfassung und gutachterliche Stellungnahme

Die Stadt Merzig plant entlang der Rieffstraße die Ansiedlung von neuen Einzelhandelsnutzungen. Westlich der Rieffstraße soll der ehemalige Lebensmittelmarkt Kaufland vollständig erneuert werden. Östlich der Rieffstraße ist der Bau eines Edeka-Marktes vorgesehen. Für beide Areale werden jeweils Bauleitplanverfahren durchgeführt.

Als Fachbeitrag zur Bauleitplanung war ein Verkehrsgutachten zu erstellen, in dem die mit den Nutzungen verbundenen Verkehre berechnet und die daraus resultierenden Auswirkungen für das Merziger Straßennetz geprüft und bewertet werden. Ziel der Untersuchung war der Nachweis einer leistungsfähigen Verkehrserschließung.

Während es sich auf dem westlichen Areal um die Nachfolgenutzung eines im Mai 2022 geschlossenen Kaufland-Lebensmittelmarktes handelt, entsteht östlich der Rieffstraße auf dem Areal Bahngelände ein zusätzlicher Edeka-Lebensmittelmarkt. Beide Lebensmittelmärkte sollen zukünftig eine Verkaufsfläche von etwa 8.000 qm aufweisen, was der Verkaufsfläche des früheren Kaufland-Marktes entspricht.

Im Rahmen einer Bestandsanalyse erfolgte für die Knotenpunkte im Umfeld der Einzelhandelsnutzungen zunächst eine aktuelle Verkehrserhebung an einem Normalwerktag (Donnerstag, den 05.06.2025) sowie an einem Samstag (07.06.2025).

Zur Bewertung der heutigen Verkehrsverhältnisse sowie der zukünftigen Verkehrssituation mit neuen Einzelhandelsnutzungen wurden zwei Belastungsfälle betrachtet:

- Analysefall: heutiges Verkehrsaufkommen
- Prognose-Planfall: zukünftiges Verkehrsaufkommen mit den geplanten Bauvorhaben

Der Prognose-Planfall berücksichtigt dabei die allgemeinen Verkehrsentwicklungen im Straßennetz sowie das zu erwartende Verkehrsaufkommen der beiden Einzelhandelsnutzungen, das auf Basis eines konkreten Nutzungskonzeptes wie folgt ausfällt (jeweils Summe aus Quell- und Zielverkehr):

- Werktag: 8.026 Kfz-Fahrten / Tag (davon 44 SV-Fahrten / Tag)
- Samstag: 11.180 Kfz-Fahrten / Tag (davon 44 SV-Fahrten / Tag)

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden die einzelnen Knotenpunkte mit ihrem vorhandenen Ausbaustand und der aktuellen Signalsteuerung hinsichtlich ihrer Kapazität und Verkehrsqualität in beiden o.g. Belastungsfällen mit Hilfe der Berechnungsverfahren aus dem Handbuch für die Bemessung für Straßenverkehrsanlagen (HBS) geprüft.

Bereits ohne die Verkehre des Kaufland- und Edeka-Marktes kommt es an der signalisierten Kreuzung Lothringer Straße / Rieffstraße / Zur Stadthalle (KP 4 = Hela-Kreuzung) in den Hauptverkehrszeiten zeitweise zu spürbaren Behinderungen im Verkehrsablauf. Mit den zu erwartenden Verkehrszunahmen aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung und den Neuverkehren der Lebensmittelmärkte (Kaufland und Edeka) ist zukünftig mit einer Verschlechterung der bereits heute mangelhaften Verkehrssituation zu rechnen.

Zur Optimierung der zukünftigen Verkehrssituation sind bei den zugrunde liegenden Verkehrsdaten Anpassungen an der Grünzeitenverteilung der Signalsteuerung an der Hela-Kreuzung (KP 4) möglich. Die signaltechnischen Berechnungen zeigen, dass sich die Verkehrsqualität der Kreuzung mit Hilfe von Parameteränderungen (Grünzeitenverteilung) in den drei betrachteten Spitzenstunden verbessern lassen. Danach ist auch im Prognose-Planfall eine ausreichende Verkehrsqualität (Stufe D) für die gesamte Kreuzung erreichbar.



Die erforderliche Anpassung umfasst neben den Freigabezeiten auch die Koordinierungszeitpunkte. Die Hela-Kreuzung wird derzeit mit der benachbarten Signalanlage Am Landratsamt koordiniert betrieben.

**Fazit:**

Die beiden geplanten Bauvorhaben westlich und östlich der Rieffstraße (Kaufland und Edeka) sind aus verkehrlicher Sicht umsetzbar. Für eine sichere und leistungsfähige Verkehrsabwicklung ist die vorhandene Signalsteuerung an der Kreuzung Lothringer Straße / Rieffstraße / Zur Stadthalle (KP 4) auf Basis der aktuellen Verkehrsdaten im Prognose-Planfall geringfügig anzupassen. Bauliche Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Brilon Bondzio Weiser  
Ingenieurgesellschaft mbH  
Bochum, Oktober 2025



## Literaturverzeichnis

- [1] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):**  
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Köln, 2015
- [2] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):**  
Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Köln, 2015
- [3] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):**  
Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Köln, 2006
- [4] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):**  
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln, 2006
- [5] **OpenStreetMap (2025) – Mitwirkende**
- [6] **BBW Software GmbH:**  
Programm Ver\_Bau nach Bosserhoff – Version 2025. Bochum, 2025



## Anlagenverzeichnis

### Verkehrsaufkommen (Knotenstrombelastungen)

- Anlage Q-1: Verkehrsbelastungen in der Morgenspitzenstunde im Analysefall (Werktag)
- Anlage Q-2: Verkehrsbelastungen in der Nachmittagsspitzenstunde im Analysefall (Werktag)
- Anlage Q-3: Verkehrsbelastungen in der Mittagsspitzenstunde im Analysefall (Samstag)
- Anlage Q-4: Verkehrsbelastungen Fg und Rad in der Morgenspitzenstunde im Analysefall (Werktag)
- Anlage Q-5: Verkehrsbelastungen Fg und Rad in der Nachmittagsspitzenstunde im Analysefall (Werktag)
- Anlage Q-6: Verkehrsbelastungen Fg und Rad in der Mittagsspitzenstunde im Analysefall (Samstag)
- Anlage Q-7: Verkehrsentwicklungen in der Morgenspitzenstunde im Prognose-Nullfall (Werktag)
- Anlage Q-8: Verkehrsentwicklungen in der Nachmittagsspitzenstunde im Prognose-Nullfall (Werktag)
- Anlage Q-9: Verkehrsentwicklungen in der Mittagsspitzenstunde im Prognose-Nullfall (Samstag)
- Anlage Q-10: Verkehrsbelastungen in der Morgenspitzenstunde im Prognose-Planfall (Werktag)
- Anlage Q-11: Verkehrsbelastungen in der Nachmittagsspitzenstunde im Prognose-Planfall (Werktag)
- Anlage Q-12: Verkehrsbelastungen in der Mittagsspitzenstunde im Prognose-Planfall (Samstag)

### Verkehrstechnische Berechnungen

#### Analysefall

##### **KP 3 (Lothringer Straße / Rampe L 174)**

- Anlage V-1: Strombelastungsplan im Analysefall - Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-2: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-3: Strombelastungsplan im Analysefall - Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-4: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-5: Strombelastungsplan im Analysefall - Mittagsspitzenstunde (Samstag)
- Anlage V-6: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)

##### **KP 4 (Lothringer Straße / Rieffstraße / Zur Stadthalle)**

- Anlage V-7: Knotendaten
- Anlage V-8: Strombelastungsplan im Analysefall - Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-9: Signalzeitenplan - Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-10: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-11: Strombelastungsplan im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-12: Signalzeitenplan – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-13: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-14: Strombelastungsplan im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)
- Anlage V-15: Signalzeitenplan – Mittagsspitzenstunde (Samstag)
- Anlage V-16: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)

**KP 23 (L 174 / Rampe L 173)**

- Anlage V-17: Knotendaten
- Anlage V-18: Strombelastungsplan im Analysefall - Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-19: Signalzeitenplan - Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-20: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-21: Strombelastungsplan im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-22: Signalzeitenplan – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-23: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-24: Strombelastungsplan im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)
- Anlage V-25: Signalzeitenplan – Mittagsspitzenstunde (Samstag)
- Anlage V-26: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)

**KP 24 (L 174 / Rieffstraße)**

- Anlage V-27: Strombelastungsplan im Analysefall - Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-28: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-29: Strombelastungsplan im Analysefall - Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-30: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-31: Strombelastungsplan im Analysefall - Mittagsspitzenstunde (Samstag)
- Anlage V-32: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)

**KP 25 (Kreisel Rieffstraße)**

- Anlage V-33: Knotendaten
- Anlage V-34: Strombelastungsplan im Analysefall - Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-35: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-36: Strombelastungsplan im Analysefall - Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-37: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-38: Strombelastungsplan im Analysefall - Mittagsspitzenstunde (Samstag)
- Anlage V-39: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)

**KP A (Rieffstraße / Anbindung Kaufland)**

- Anlage V-40: Strombelastungsplan im Analysefall - Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-41: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-42: Strombelastungsplan im Analysefall - Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-43: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-44: Strombelastungsplan im Analysefall - Mittagsspitzenstunde (Samstag)
- Anlage V-45: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)

**KP B (Rieffstraße / Anbindung Bahngelände)**

- Anlage V-46: Strombelastungsplan im Analysefall - Morgenspitzenstunde (Werktag)



- Anlage V-47: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-48: Strombelastungsplan im Analysefall - Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-49: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-50: Strombelastungsplan im Analysefall - Mittagsspitzenstunde (Samstag)
- Anlage V-51: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)

### **Prognose-Planfall**

#### **KP 3 (Lothringer Straße / Rampe L 174)**

- Anlage V-52: Strombelastungsplan im Analysefall - Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-53: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-54: Strombelastungsplan im Analysefall - Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-55: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-56: Strombelastungsplan im Analysefall - Mittagsspitzenstunde (Samstag)
- Anlage V-57: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)

#### **KP 4 (Lothringer Straße / Rieffstraße / Zur Stadthalle)**

- Anlage V-58: Knotendaten
- Anlage V-59: Strombelastungsplan im Analysefall - Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-60: Signalzeitenplan - Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-61: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-62: Strombelastungsplan im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-63: Signalzeitenplan – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-64: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-65: Strombelastungsplan im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)
- Anlage V-66: Signalzeitenplan – Mittagsspitzenstunde (Samstag)
- Anlage V-67: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)

#### **KP 23 (L 174 / Rampe L 173)**

- Anlage V-68: Knotendaten
- Anlage V-69: Strombelastungsplan im Analysefall - Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-70: Signalzeitenplan - Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-71: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Morgenspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-72: Strombelastungsplan im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-73: Signalzeitenplan – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-74: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Samstag)
- Anlage V-75: Strombelastungsplan im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)
- Anlage V-76: Signalzeitenplan – Mittagsspitzenstunde (Samstag)



Anlage V-77: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)

**KP 24 (L 174 / Rieffstraße)**

Anlage V-78: Strombelastungsplan im Analysefall - Morgenspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-79: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Morgenspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-80: Strombelastungsplan im Analysefall - Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-81: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-82: Strombelastungsplan im Analysefall - Mittagsspitzenstunde (Samstag)

Anlage V-83: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)

**KP 25 (Kreisel Rieffstraße)**

Anlage V-84: Knotendaten

Anlage V-85: Strombelastungsplan im Analysefall - Morgenspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-86: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Morgenspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-87: Strombelastungsplan im Analysefall - Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-88: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-89: Strombelastungsplan im Analysefall - Mittagsspitzenstunde (Samstag)

Anlage V-90: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)

**KP A (Rieffstraße / Anbindung Kaufland)**

Anlage V-91: Strombelastungsplan im Analysefall - Morgenspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-92: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Morgenspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-93: Strombelastungsplan im Analysefall - Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-94: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-95: Strombelastungsplan im Analysefall - Mittagsspitzenstunde (Samstag)

Anlage V-96: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)

**KP B (Rieffstraße / Anbindung Bahngelände)**

Anlage V-97: Strombelastungsplan im Analysefall - Morgenspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-98: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Morgenspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-99: Strombelastungsplan im Analysefall - Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-100: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-101: Strombelastungsplan im Analysefall - Mittagsspitzenstunde (Samstag)

Anlage V-102: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)

**KP 4 (Lothringer Straße / Rieffstraße / Zur Stadthalle) Optimierte Signalsteuerung**

Anlage V-103: Knotendaten

Anlage V-104: Strombelastungsplan im Analysefall - Morgenspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-105: Signalzeitenplan - Morgenspitzenstunde (Werktag)

Anlage V-106: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Morgenspitzenstunde (Werktag)



- Anlage V-107: Strombelastungsplan im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-108: Signalzeitenplan – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-109: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)
- Anlage V-110: Strombelastungsplan im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)
- Anlage V-111: Signalzeitenplan – Mittagsspitzenstunde (Samstag)
- Anlage V-112: Nachweis der Verkehrsqualität im Analysefall – Mittagsspitzenstunde (Samstag)



## Erläuterung zu den Anlagen für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Die einzelnen Formelzeichen in dem angezeigten Formblatt nach dem HBS 2015 bedeuten:

Zuf.	Zufahrt	
Fstr. Nr.	Fahrstreifen-Nr.	
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	
SGR	Signalgruppe	
$t_F$	Freigabezeit	[ s ]
$t_S$	Sperrzeit	[ s ]
$f_A$	Abflusszeitanteil	[ - ]
$q$	Verkehrsstärke	[ Kfz / h ]
$m$	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[ Kfz / U ]
$t_B$	Mittlerer Zeit-Bedarfswert	[ s / Kfz ]
$q_S$	Sättigungsverkehrsstärke	[ Kfz / h ]
$n_C$	Abflusskapazität pro Umlauf	[ Kfz / U ]
$C$	Kapazität eines Fahrstreifens	[ Kfz / h ]
$N_{GE}$	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[ Kfz ]
$N_{MS,95}$	Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[ Kfz ]
$L_X$	Erforderliche Staurlänge	[ m ]
$L_K$	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[ m ]
$N_{MS,95} > n_K$	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[ - ]
$x$	Auslastungsgrad	[ x ]
$t_W$	Mittlere Wartezeit	[ s ]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[ - ]



## Erläuterung zu den Anlagen für vorfahrtsregelte Einmündungen und Kreuzungen

Strom-Nr.	Nummer der Ströme	
q-e-vorh.	Vorhandene Verkehrsstärke in der Zufahrt	[ Pkw-E/h ]
t <sub>g</sub>	Grenzzeitlücke der Ströme	[ s ]
t <sub>f</sub>	Folgezeitlücke der Ströme	[ s ]
q-Haupt	Verkehrsstärke der bevorrechtigten Ströme	[ Kfz/h ]
q-max	Kapazität der Ströme	[ Pkw-E/h ]
Misch	Kapazität der Mischströme	[ Pkw-E/h ]
W	Mittlere Wartezeit pro Pkw-E	[ s ]
N-95	Rückstaulänge, die in 95% aller Zeit nicht überschritten wird	[ Pkw-E ]
N-99	Rückstaulänge, die in 99% aller Zeit nicht überschritten wird	[ Pkw-E ]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	

## Erläuterung zu den Anlagen für Kreisverkehre

n-in	Anzahl der Farstreifen	
F+R	Anzahl der die Zufahrt querenden Fußgänger und Radfahrer	
q-Kreis	Verkehrsstärke auf der Kreisfahrbahn unmittelbar oberhalb der Zufahrt	[ Pkw-E/h ]
q-e-vorh.	Vorhandene Verkehrsstärke in der Zufahrt	[ Pkw-E/h ]
q-e-max.	Maximale Verkehrsstärke = Kapazität der Zufahrt	[ Pkw-E/h ]
x	Auslastungsgrad	[ - ]
Reserve	Kapazitätsreserve = Differenz zwischen der Kapazität der Zufahrt und der tatsächlichen Verkehrsstärke in der Zufahrt	
Mittl. Wz	Mittlere Wartezeit pro Pkw-E	[ s ]
LOS	Level-Of-Service = Stufe der Verkehrsqualität in der einzelnen Zufahrt	
L	Mittlere Länge des Rückstaus (Summe aus der Anzahl von rückgestauten Fahrzeugen vor dem Fußgängerüberweg und unmittelbar vor der Einfahrt in den Kreis)	[ Pkw-E ]
L-95%	Percentilwert des Rückstaus Während 95% der Zeit ist der Rückstau kürzer oder gleich den angegebenen Werten (Summe aus der Anzahl von rückgestauten Fahrzeugen vor dem Fußgängerüberweg und unmittelbar vor der Einfahrt in den Kreis)	[ Pkw-E ]
L-99%	Percentilwert des Rückstaus Während 99% der Zeit ist der Rückstau kürzer oder gleich den angegebenen Werten (Summe aus der Anzahl von rückgestauten Fahrzeugen vor dem Fußgängerüberweg und unmittelbar vor der Einfahrt in den Kreis)	[ Pkw-E ]

Unter der Tabelle sind der Zufluss über alle Zufahrten, die Summe aller Wartezeiten pro Stunde (in Kfz-h/h) sowie die mittlere Wartezeit pro Fahrzeug (in s pro Fahrzeug) aufgeführt.



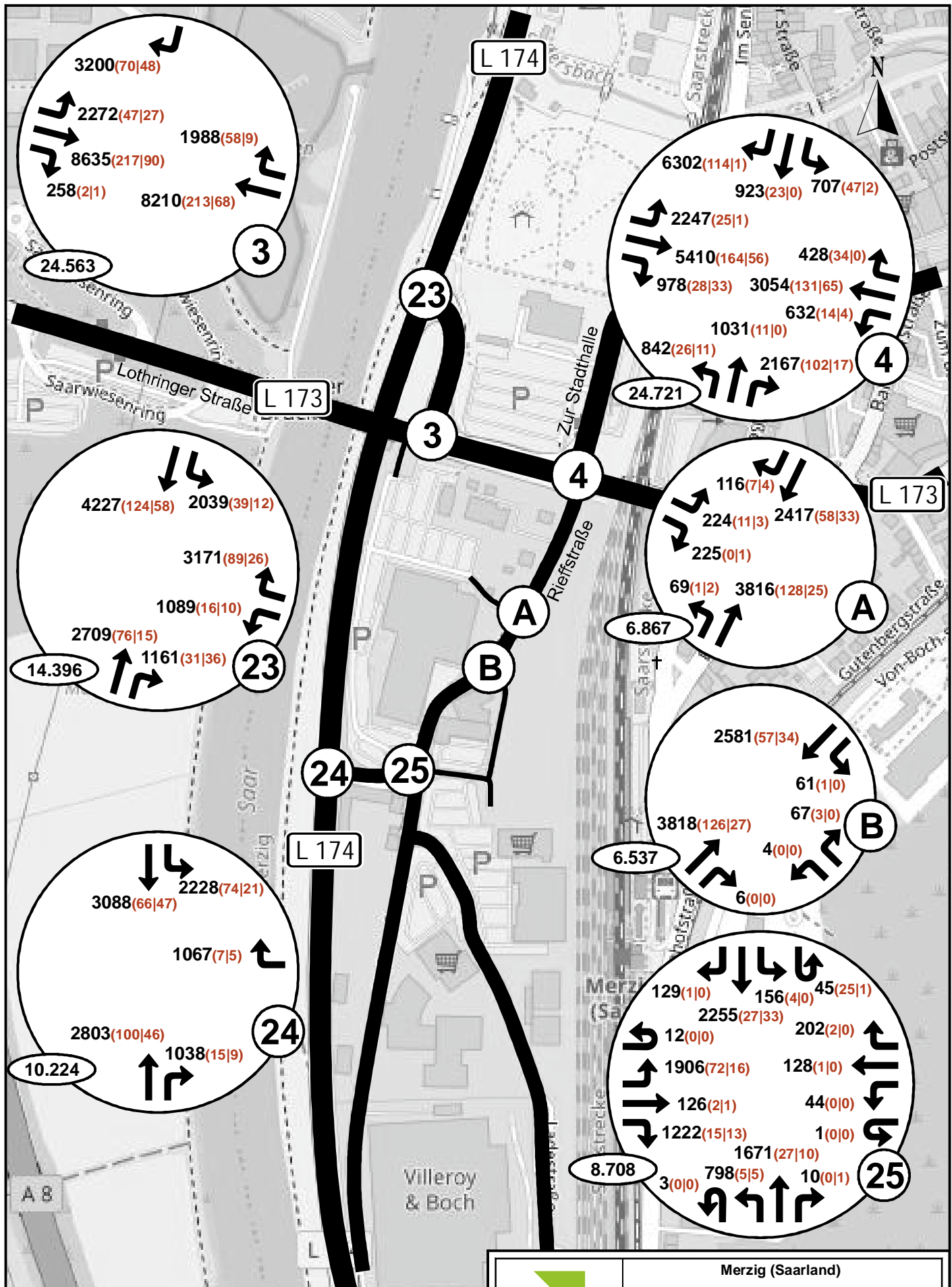
# Anlagen



# Anlagen

## Q-1 bis Q-14

Verkehrsaufkommen



① Knotenpunkt

**BRILON BONDZIO WEISER**  
Ingenieurgesellschaft mbH

Konrad-Zuse-Straße 18  
44801 Bochum  
Fon +49 234 97 66 000

info@bbwgmbh.de  
www.bbwgmbh.de

## Merzig (Saarland)

Verkehrsuntersuchung Rieffstraße

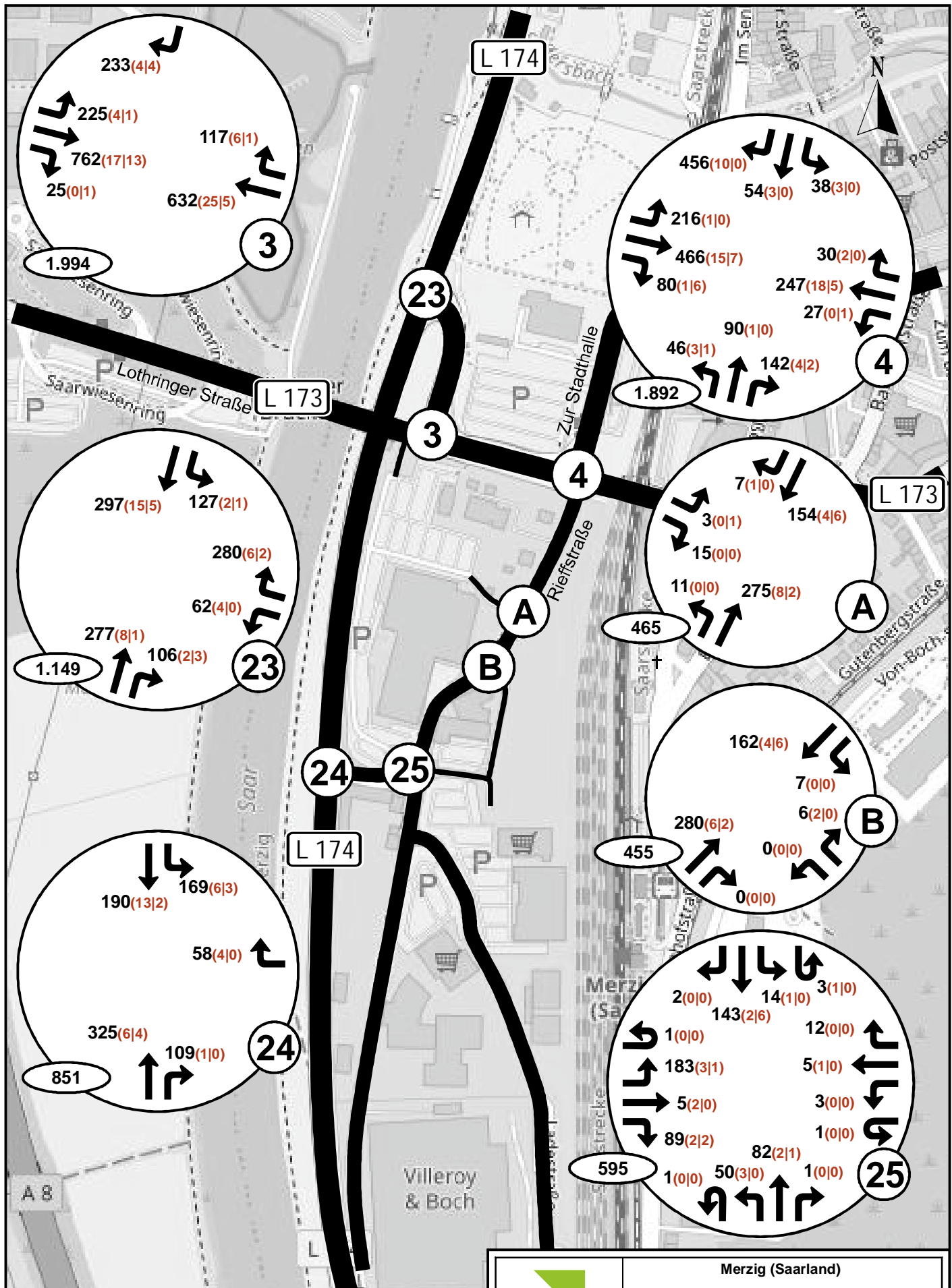
### Darstellung:

Verkehrslastungen im Analysefall  
am Werktag (DO 05.06.2025)  
06:00 - 19:00 Uhr  
[Kfz/24h (Lkw1/24h | Lkw2/24h)]

Datum:  
10/2025

Projekt Nr.:  
3.2924

Anlage Q-1



① Knotenpunkt

**BRILON BONDZIO WEISER**  
Ingenieurgesellschaft mbH

Konrad-Zuse-Straße 18  
44801 Bochum

Fon +49 234 97 66 000

info@bbwgmbh.de  
www.bbwgmbh.de

## Merzig (Saarland)

Verkehrsuntersuchung Rieffstraße

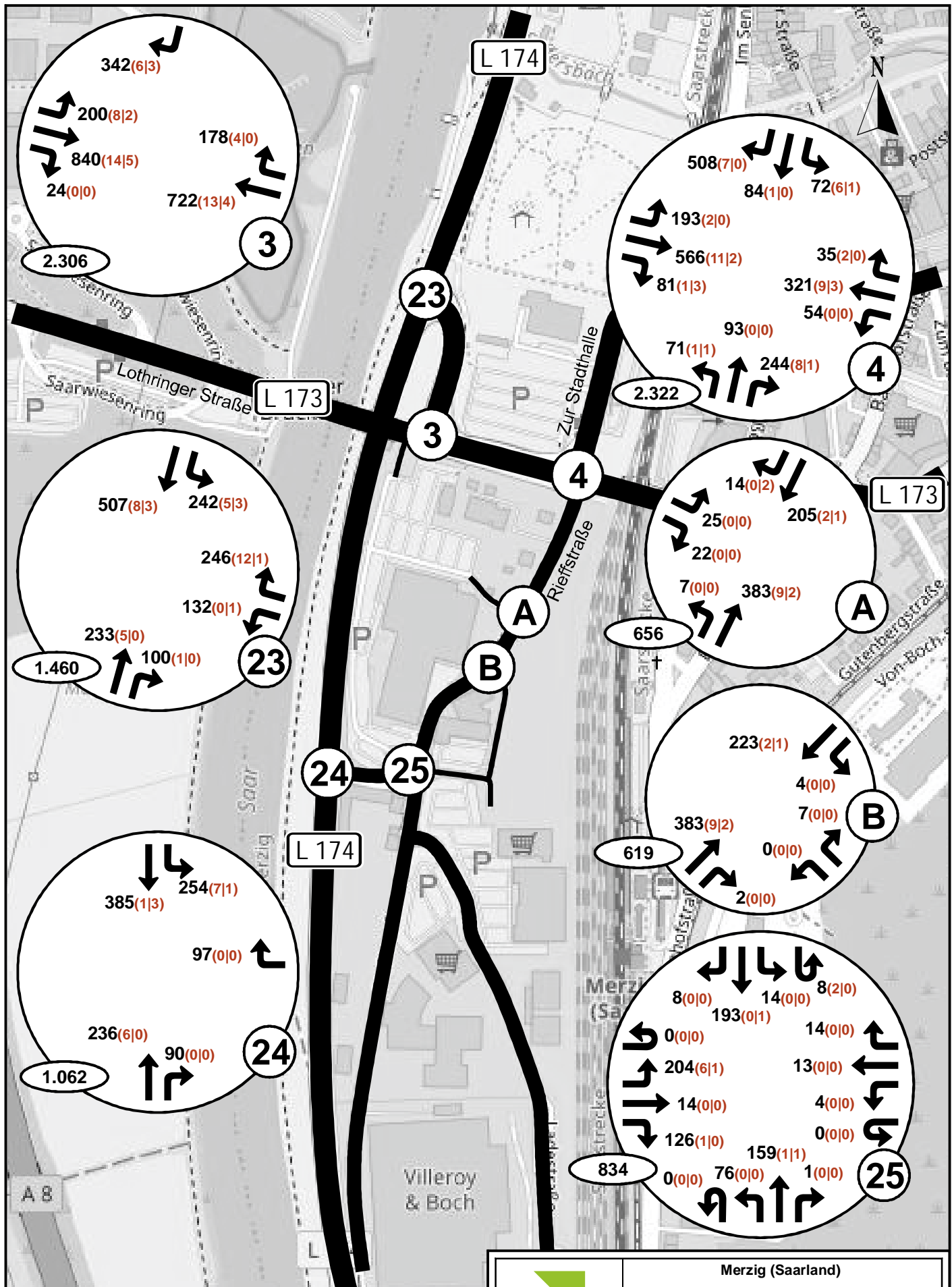
### Darstellung:


Verkehrslastungen im Analysefall  
Morgenspitzenstunde (Werktag)  
07:30 - 08:30 Uhr  
[Kfz/24h (Lkw1/24h | Lkw2/24h)]

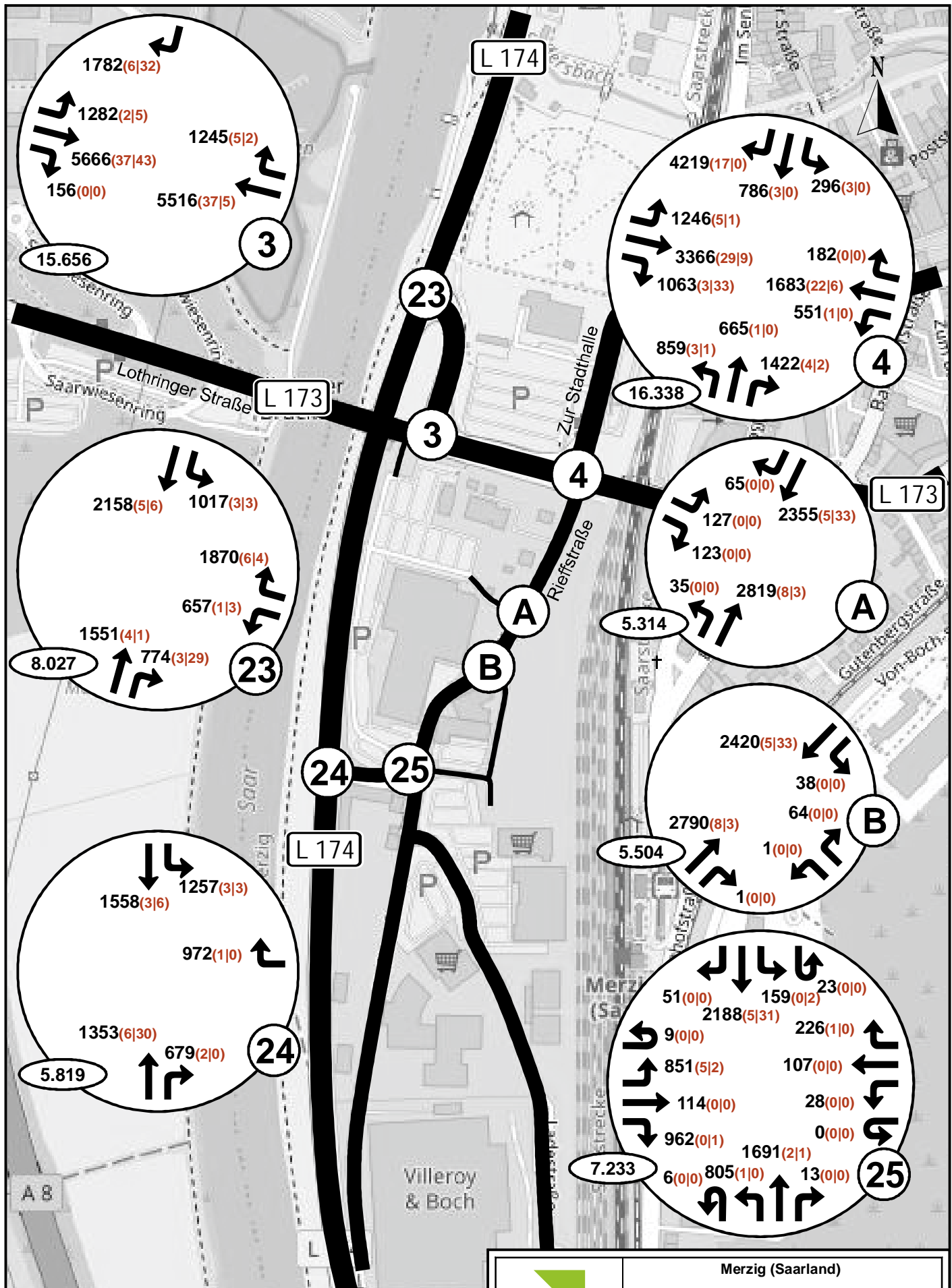
Datum:  
10/2025

Projekt Nr.:  
3.2924

Anlage Q-2



 <b>BRILON BONDZIO WEISER</b> Ingenieurgesellschaft mbH  Konrad-Zuse-Straße 18 44801 Bochum  Fon +49 234 97 66 000  info@bbwgmbh.de www.bbwgmbh.de	<b>Merzig (Saarland)</b>  Verkehrsuntersuchung Rieffstraße		
<b>Darstellung:</b>  Verkehrsbelastungen im Analysefall Nachmittagsspitzenstunde (Werktag) 15:00 - 16:00 Uhr [Kfz/24h (Lkw1/24h   Lkw2/24h)]			
<b>Datum:</b> <b>10/2025</b>		<b>Projekt Nr.:</b> <b>3.2924</b>	<b>Anlage Q-3</b>



① Knotenpunkt



Konrad-Zuse-Straße 18  
44801 Bochum  
Fon +49 234 97 66 000

info@bbwgmbh.de  
www.bbwgmbh.de

### Merzig (Saarland)

Verkehrsuntersuchung Rieffstraße

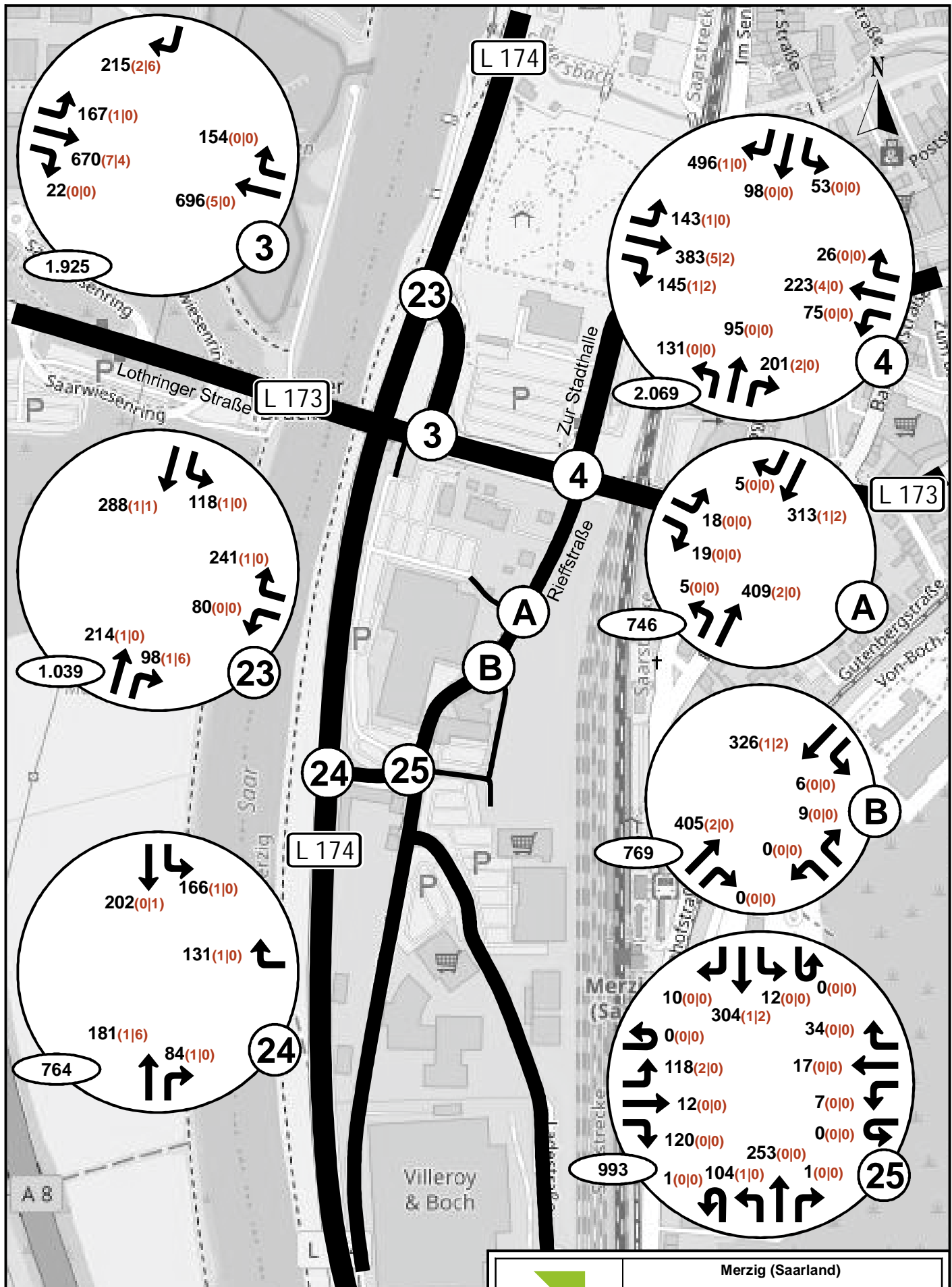
#### Darstellung:

Verkehrslastungen im Analysefall  
am Samstag 07.06.2025  
09:00 - 18:00 Uhr  
[Kfz/24h (Lkw1/24h | Lkw2/24h)]

Datum:  
10/2025

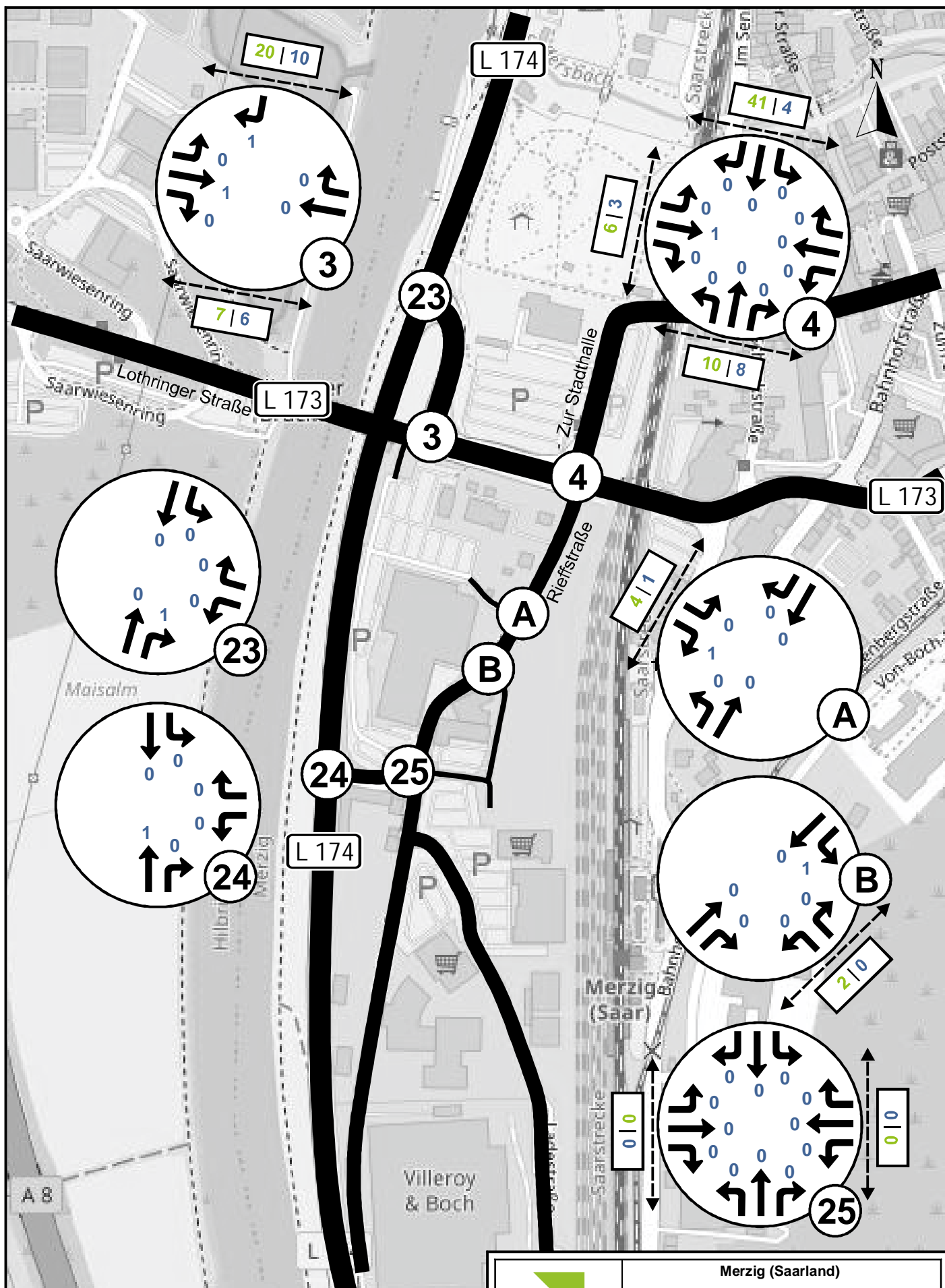
Projekt Nr.:  
3.2924

Anlage Q-4



① Knotenpunkt

 <p><b>BRILON BONDZIO WEISER</b> Ingenieurgesellschaft mbH</p> <p>Konrad-Zuse-Straße 18 44801 Bochum</p> <p>Fon +49 234 97 66 000</p> <p>info@bbwgmbh.de www.bbwgmbh.de</p>	<p><b>Merzig (Saarland)</b></p> <p>Verkehrsuntersuchung Rieffstraße</p>		
	<p><b>Darstellung:</b></p> <p>Verkehrsbelastungen im Analysefall Mittagsspitzenstunde (Samstag) 11:30 - 12:30 Uhr [Kfz/24h (Lkw1/24h   Lkw2/24h)]</p>		
	<p><b>Datum:</b> <b>10/2025</b></p>	<p><b>Projekt Nr.:</b> <b>3.2924</b></p>	<p><b>Anlage Q-5</b></p>



- ① Knotenpunkt
- Radverkehr auf der Fahrbahn
- ↔ Fuß- und Radverkehr im Seitenraum

**BRILON BONDZIO WEISER**  
Ingenieurgesellschaft mbH

Konrad-Zuse-Straße 18  
44801 Bochum  
Fon +49 234 97 66 000

info@bbwgmbh.de  
www.bbwgmbh.de

### Merzig (Saarland)

Verkehrsuntersuchung Rieffstraße

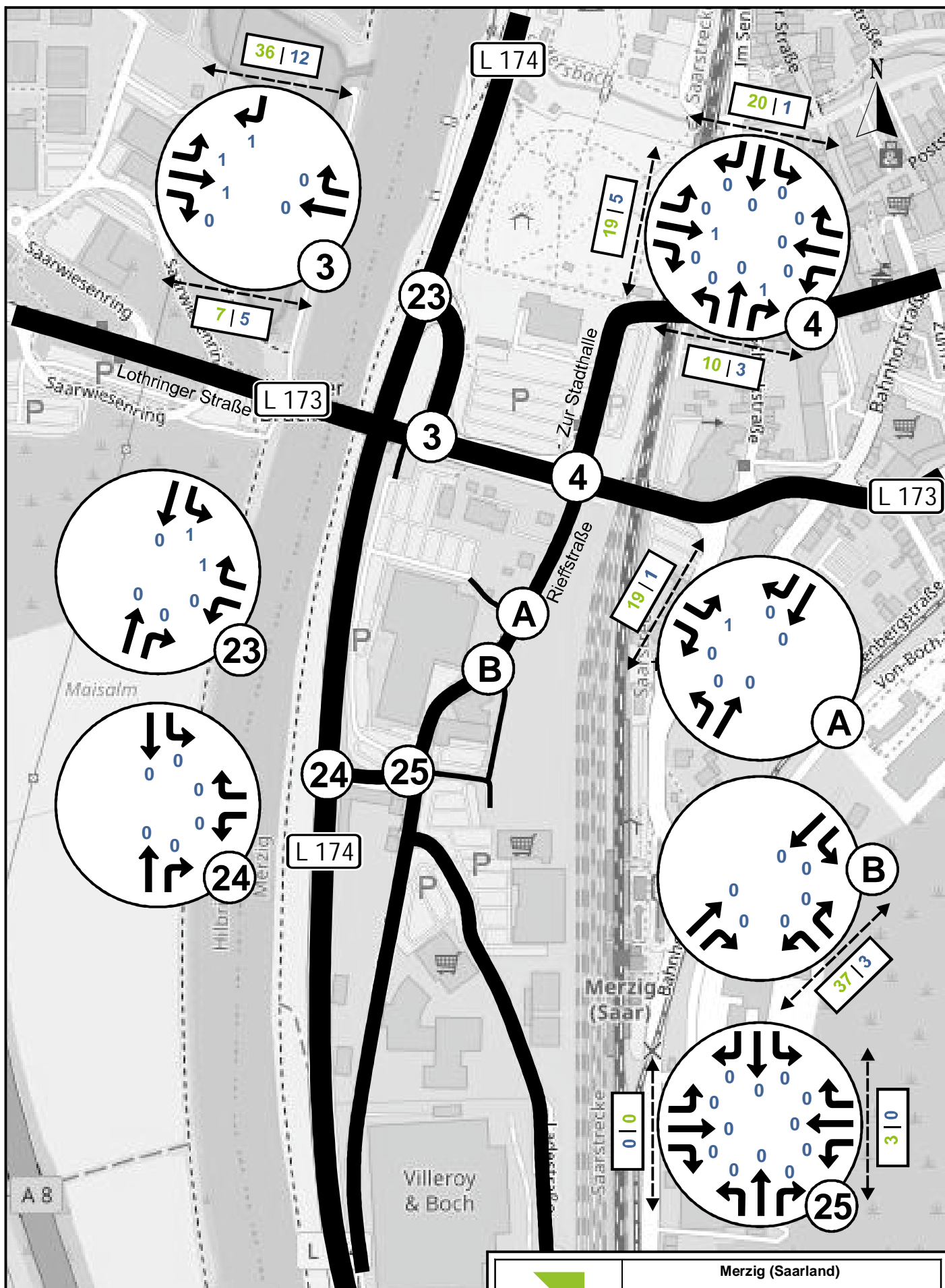
#### Darstellung:

Fuß- und Radverkehrsaufkommen  
Analysefall  
Morgenspitzenstunde (Werktag)  
[FG/h | Rad/h]

Datum:  
10/2025

Projekt Nr.:  
3.2924

Anlage Q-6



- ① Knotenpunkt
- Radverkehr auf der Fahrbahn
- ↔ Fuß- und Radverkehr im Seitenraum

**BRILON BONDZIO WEISER**  
Ingenieurgesellschaft mbH

Konrad-Zuse-Straße 18  
44801 Bochum  
Fon +49 234 97 66 000

info@bbwgmbh.de  
www.bbwgmbh.de

### Merzig (Saarland)

Verkehrsuntersuchung Rieffstraße

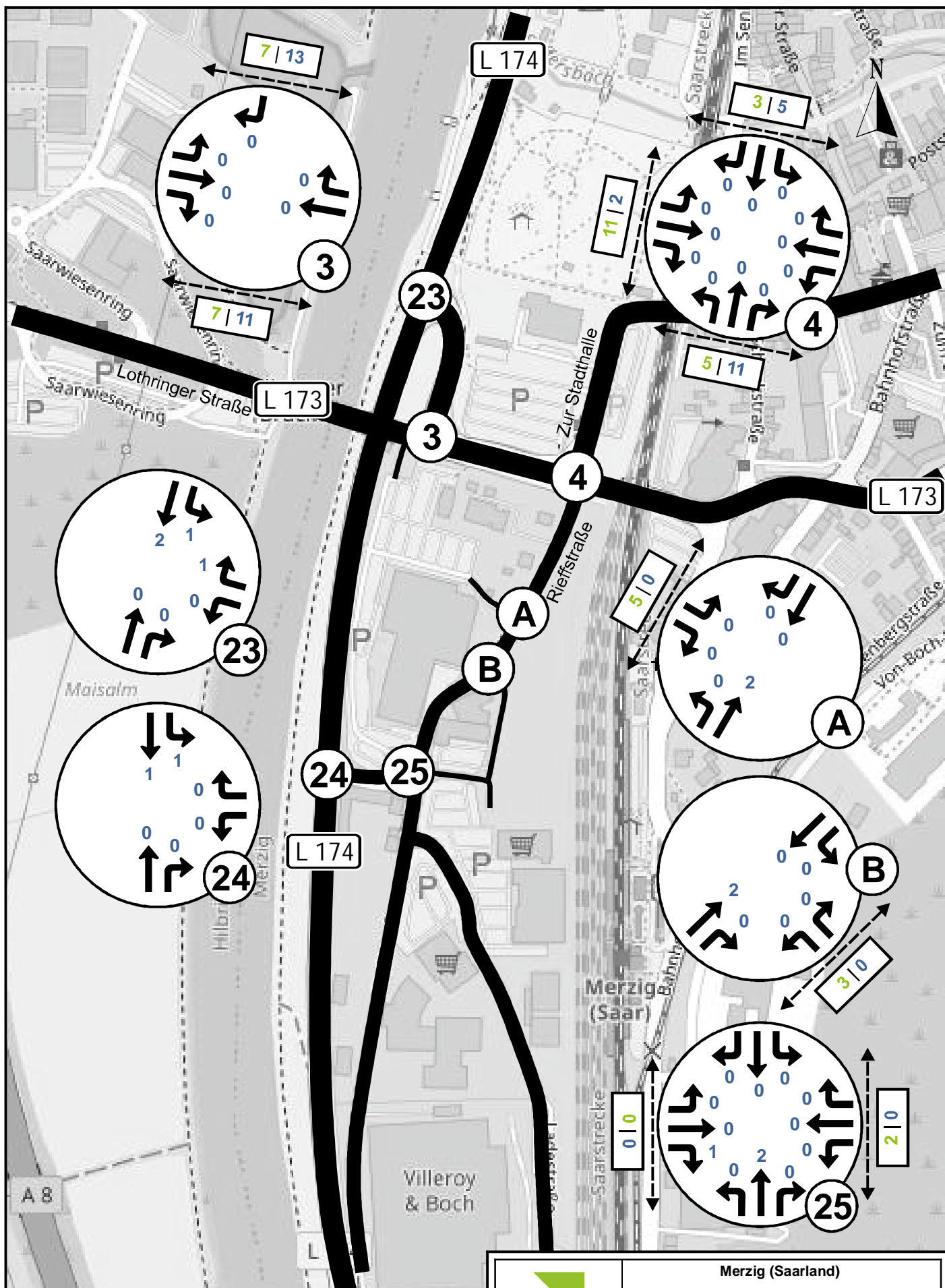
#### Darstellung:

Fuß- und Radverkehrsaufkommen  
Analysefall  
Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)  
[FG/h | Rad/h]

Datum:  
10/2025

Projekt Nr.:  
3.2924

Anlage Q-7



- ① Knotenpunkt
- Radverkehr auf der Fahrbahn
- ↔ Fuß- und Radverkehr im Seitenraum

**BRILON BONDZIO WEISER**  
Ingenieurgesellschaft mbH

Konrad-Zuse-Straße 18  
44801 Bochum  
Fon +49 234 97 66 000

info@bbwgmbh.de  
www.bbwgmbh.de

### Merzig (Saarland)

Verkehrsuntersuchung Rieffstraße

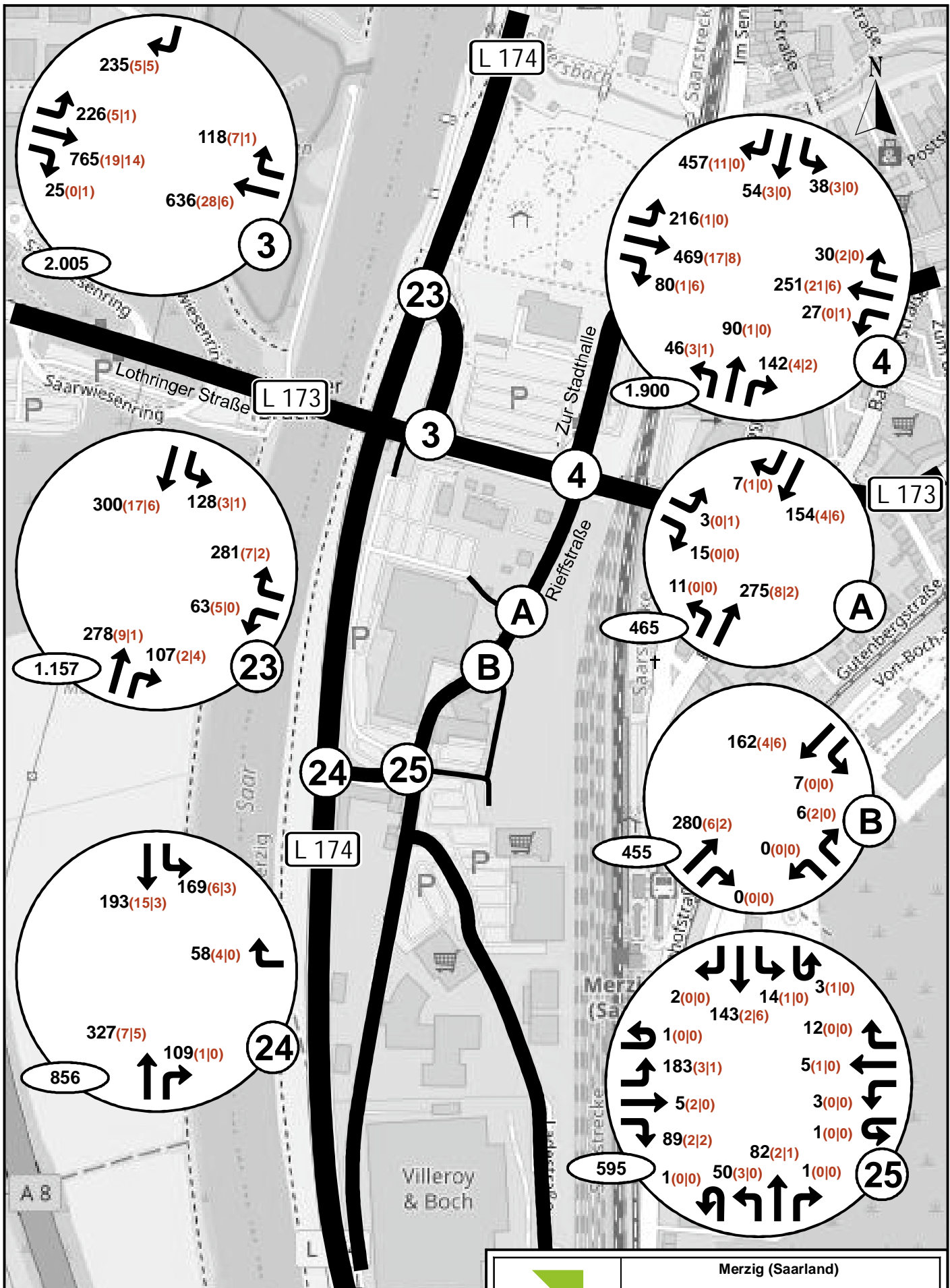
#### Darstellung:

Fuß- und Radverkehrsaufkommen  
Analysefall  
Spitzenstunde (Samstag)  
[FG/h | Rad/h]

Datum:  
10/2025

Projekt Nr.:  
3.2924

Anlage Q-8



① Knotenpunkt



Konrad-Zuse-Straße 18  
44801 Bochum  
Fon +49 234 97 66 000

info@bbwgmbh.de  
www.bbwgmbh.de

### Merzig (Saarland)

Verkehrsuntersuchung Rieffstraße

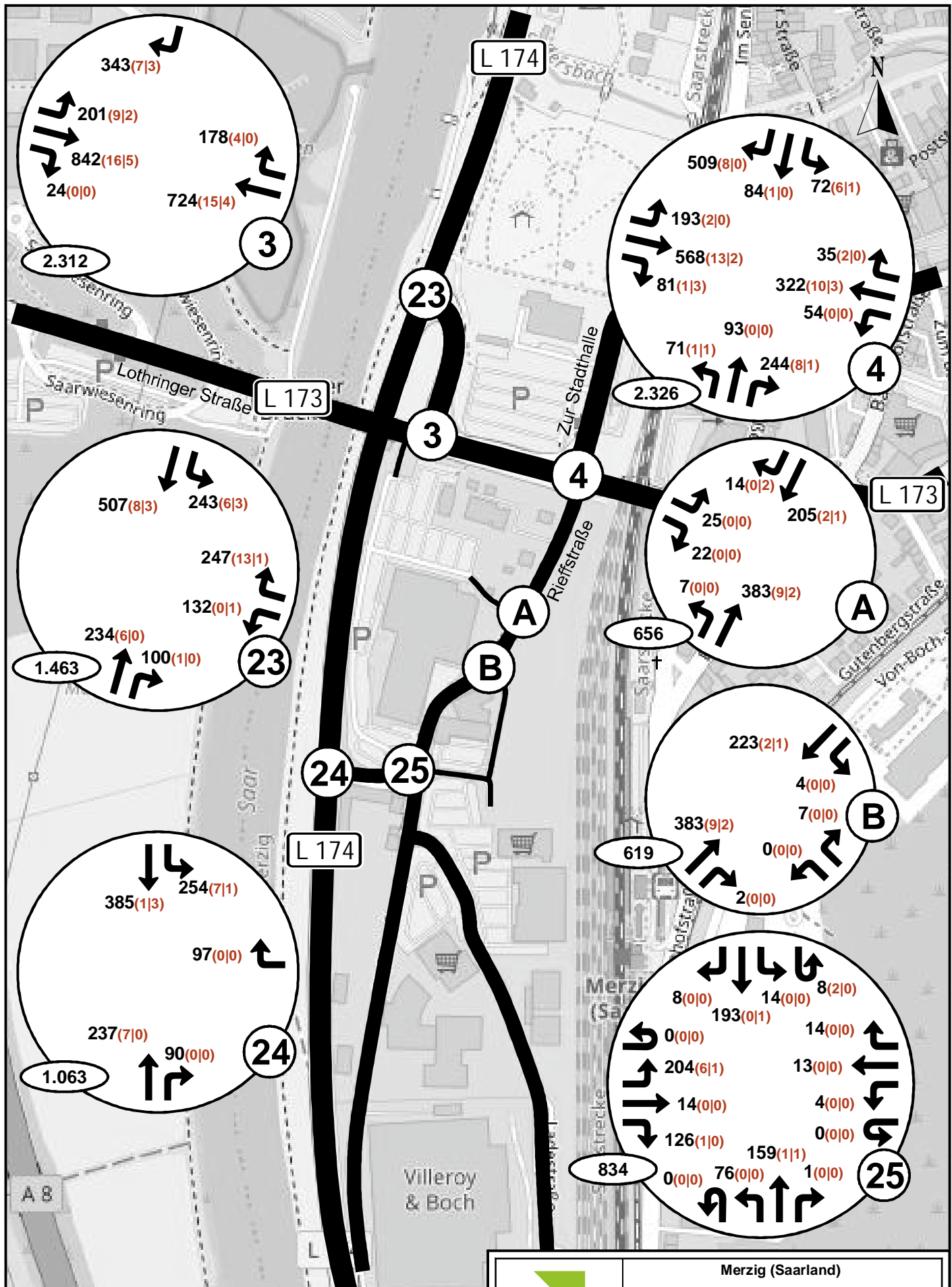
#### Darstellung:

Verkehrslastungen im Prognose-Nullfall  
Morgenspitzenstunde (Werktag)  
07:30 - 08:30 Uhr  
[Kfz/24h (Lkw1/24h | Lkw2/24h)]

Datum:  
10/2025

Projekt Nr.:  
3.2924

Anlage Q-9



1 Knotenpunkt



Konrad-Zuse-Straße 18  
44801 Bochum  
Fon +49 234 97 66 000

info@bbwgmbh.de  
www.bbwgmbh.de

## Merzig (Saarland)

Verkehrsuntersuchung Rieffstraße

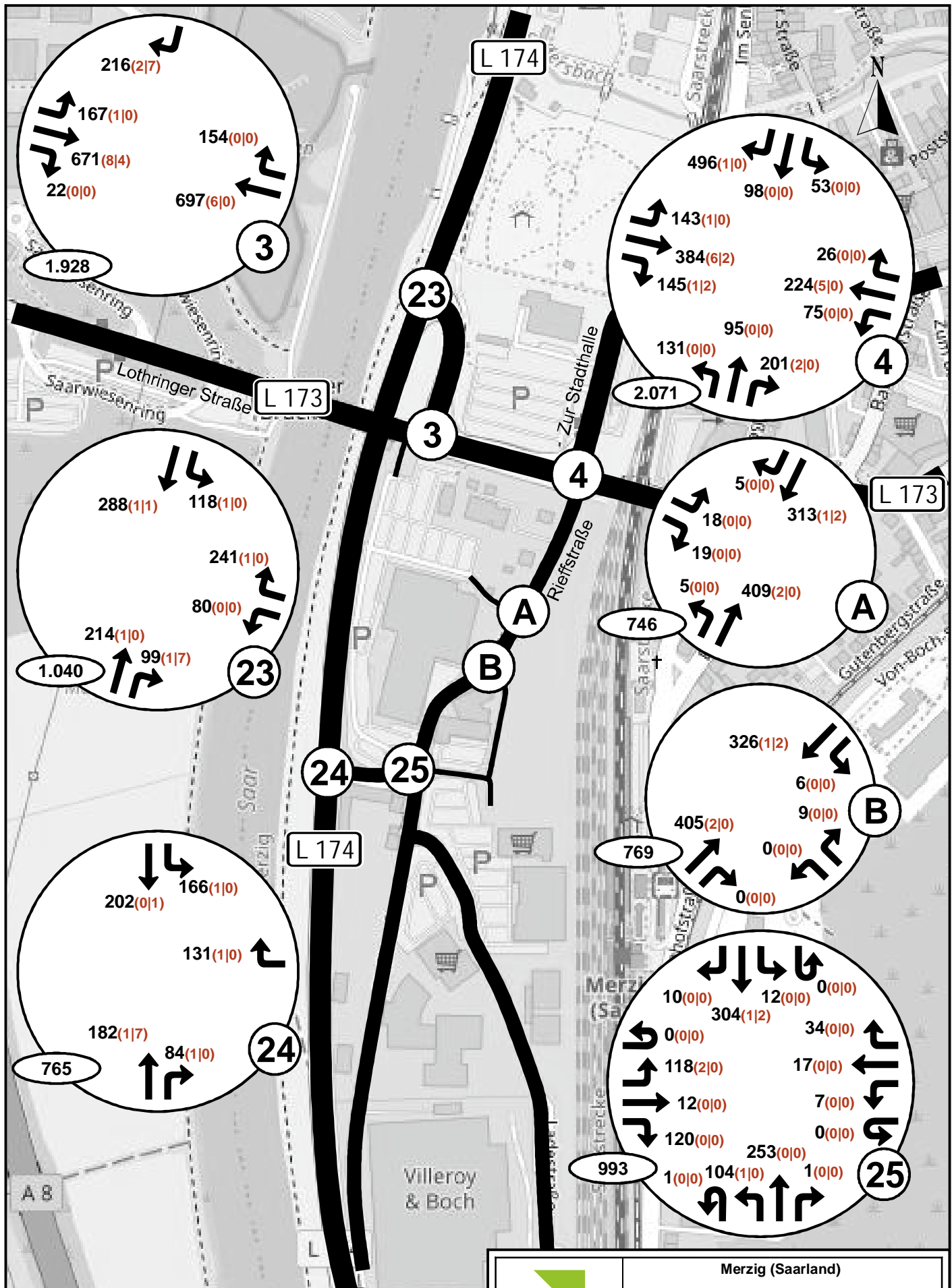
### Darstellung:

Verkehrslastungen im Prognose-Nullfall  
Nachmittagsspitzenstunde (Werktag)  
15:00 - 16:00 Uhr  
[Kfz/24h (Lkw1/24h | Lkw2/24h)]


Datum:  
10/2025

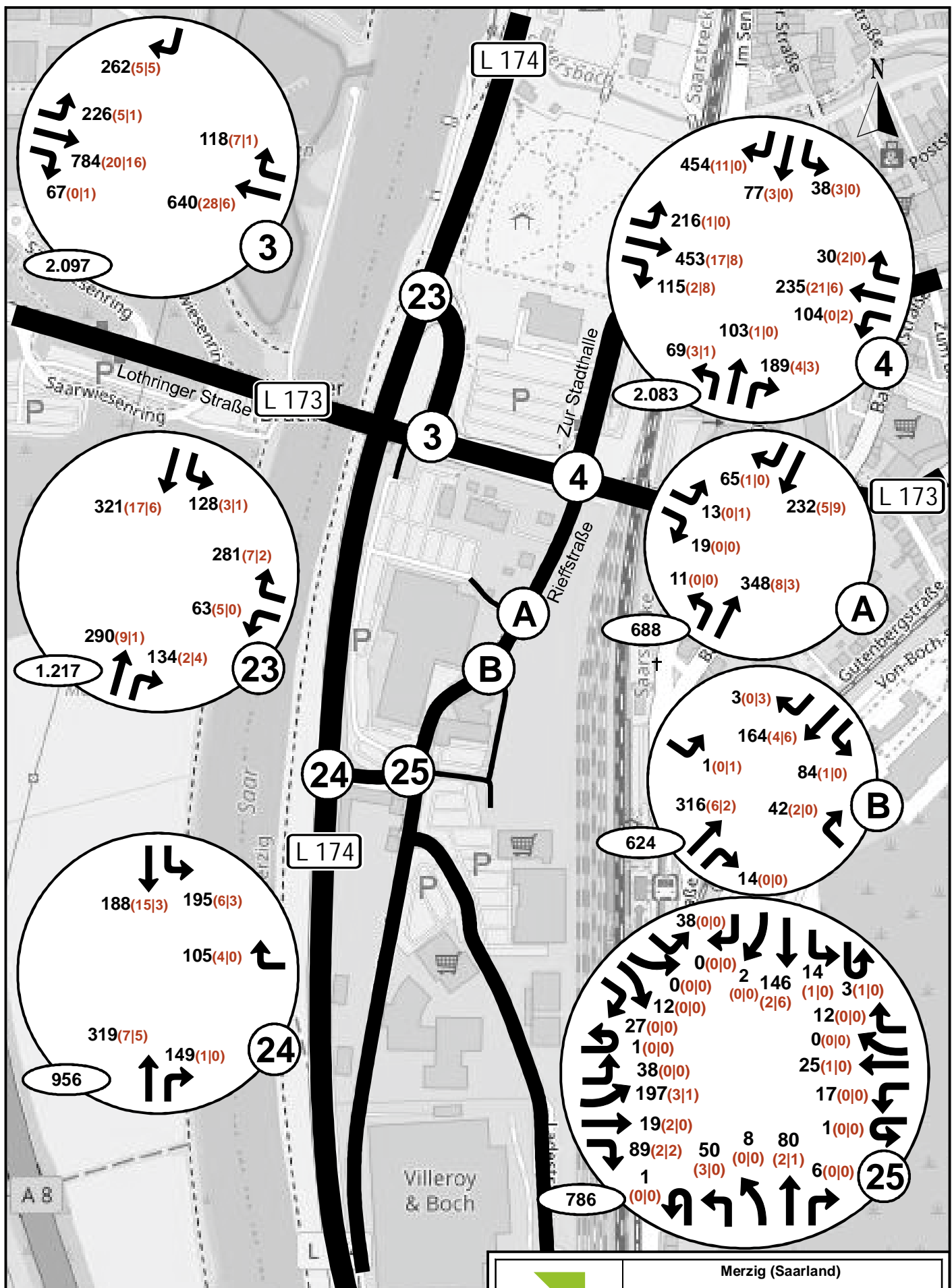
Projekt Nr.:  
3.2924

Anlage Q-10



① Knotenpunkt

 <p><b>BRILON BONDZIO WEISER</b> Ingenieurgesellschaft mbH</p> <p>Konrad-Zuse-Straße 18 44801 Bochum</p> <p>Fon +49 234 97 66 000</p> <p>info@bbwgmbh.de www.bbwgmbh.de</p>	<p><b>Merzig (Saarland)</b></p> <p>Verkehrsuntersuchung Rieffstraße</p>		
	<p><b>Darstellung:</b></p> <p>Verkehrslastungen im Prognose-Nullfall Mittagsspitzenstunde (Samstag) 11:30 - 12:30 Uhr [Kfz/24h (Lkw1/24h   Lkw2/24h)]</p>		
	<p><b>Datum:</b></p> <p>10/2025</p>	<p><b>Projekt Nr.:</b></p> <p>3.2924</p>	<p><b>Anlage Q-11</b></p>



① Knotenpunkt

**BRILON BONDZIO WEISER**  
Ingenieurgesellschaft mbH

Konrad-Zuse-Straße 18  
44801 Bochum

Fon +49 234 97 66 000

info@bbwgmbh.de  
www.bbwgmbh.de

## Merzig (Saarland)

Verkehrsuntersuchung Rieffstraße

### Darstellung:

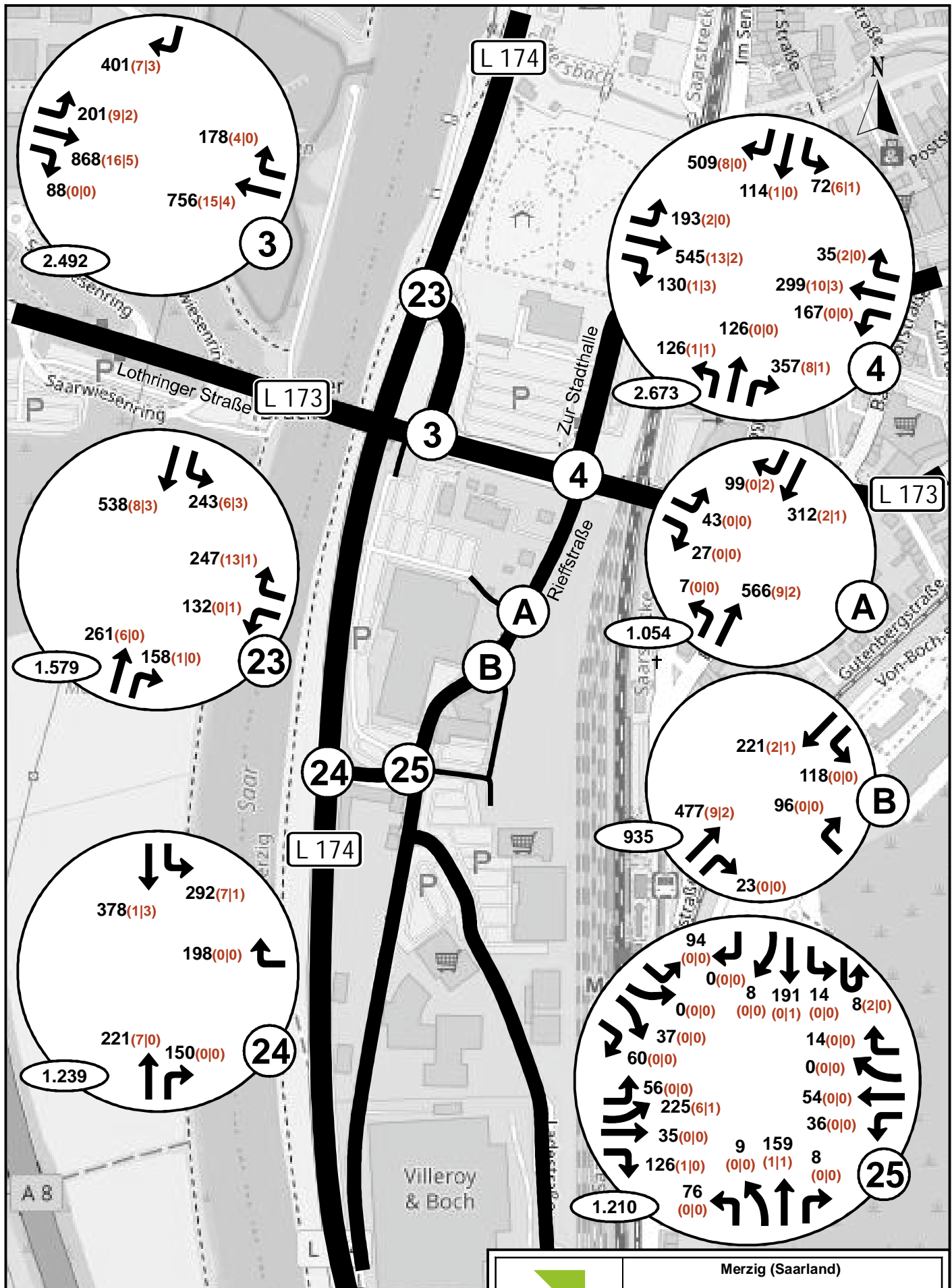
Verkehrsbelastungen im Prognosefall  
Morgenspitzenstunde (Werktag)

[Kfz/24h (Lkw1/24h | Lkw2/24h)]


Datum:  
10/2025

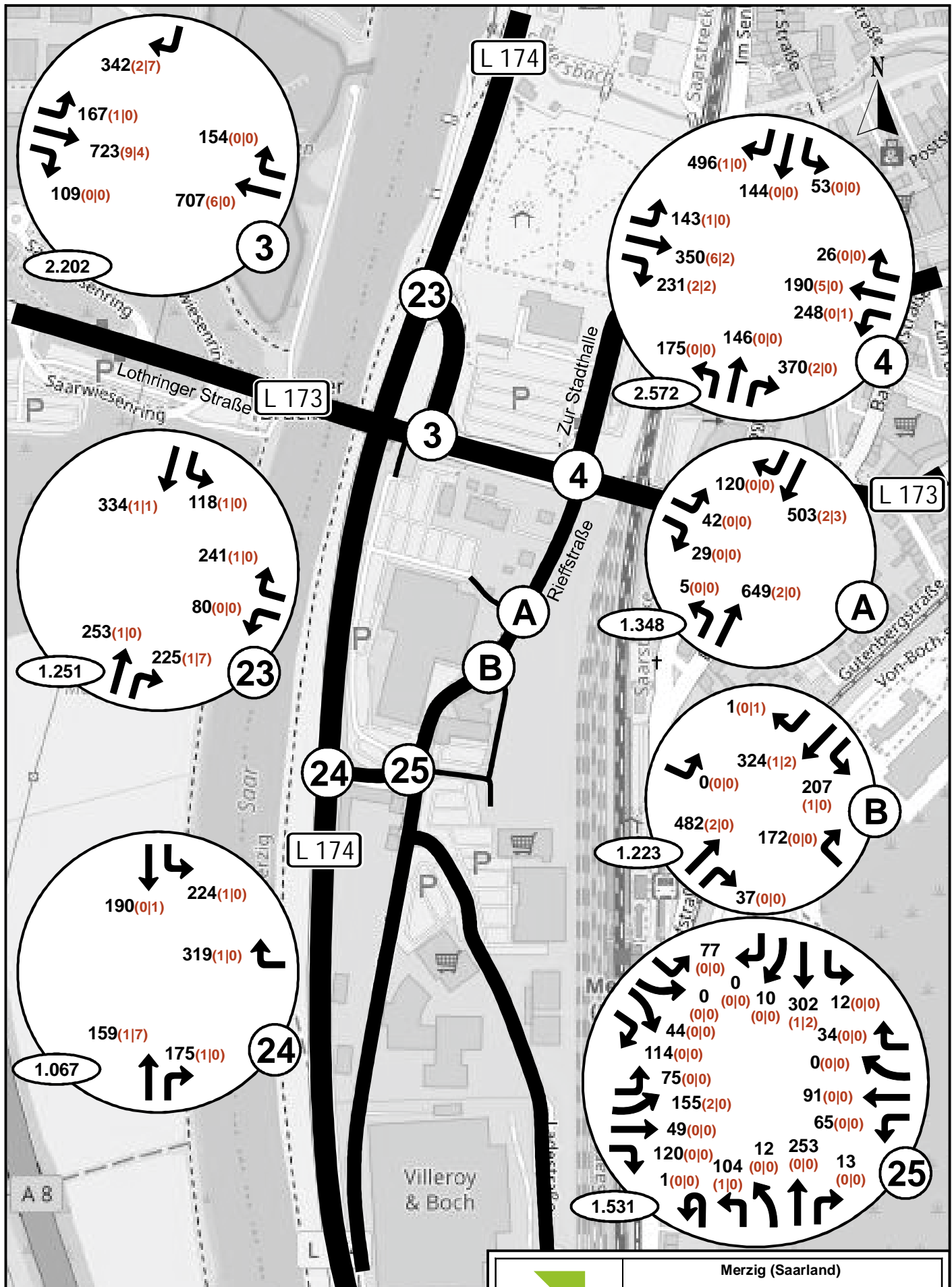
Projekt Nr.:  
3.2924

Anlage Q-12



① Knotenpunkt

 <p><b>BRILON BONDZIO WEISER</b> Ingenieurgesellschaft mbH</p> <p>Konrad-Zuse-Straße 18 44801 Bochum</p> <p>Fon +49 234 97 66 000</p> <p>info@bbwgmbh.de www.bbwgmbh.de</p>	<b>Merzig (Saarland)</b> Verkehrsuntersuchung Rieffstraße		
	<b>Darstellung:</b> Verkehrsbelastungen im Prognosefall Nachmittagsspitzenstunde (Werktag) [Kfz/24h (Lkw1/24h   Lkw2/24h)]		
	<b>Datum:</b> 10/2025	<b>Projekt Nr.:</b> 3.2924	<b>Anlage Q-13</b>



① Knotenpunkt

 <p><b>BRILON BONDZIO WEISER</b> Ingenieurgesellschaft mbH</p> <p>Konrad-Zuse-Straße 18 44801 Bochum</p> <p>Fon +49 234 97 66 000</p> <p>info@bbwgmbh.de www.bbwgmbh.de</p>	<p><b>Merzig (Saarland)</b></p> <p>Verkehrsuntersuchung Rieffstraße</p>		
	<p><b>Darstellung:</b></p> <p>Verkehrsbelastungen im Prognosefall Mittagsspitzenstunde (Samstag)</p> <p>[Kfz/24h (Lkw1/24h   Lkw2/24h)]</p>		
	<p><b>Datum:</b> <b>10/2025</b></p>	<p><b>Projekt Nr.:</b> <b>3.2924</b></p>	<p><b>Anlage Q-14</b></p>



# Anlagen

## V-1 bis V-112

Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS



# Anlagen

## V-1 bis V-51

Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

Analysefall



# Anlagen

## V-1 bis V-6

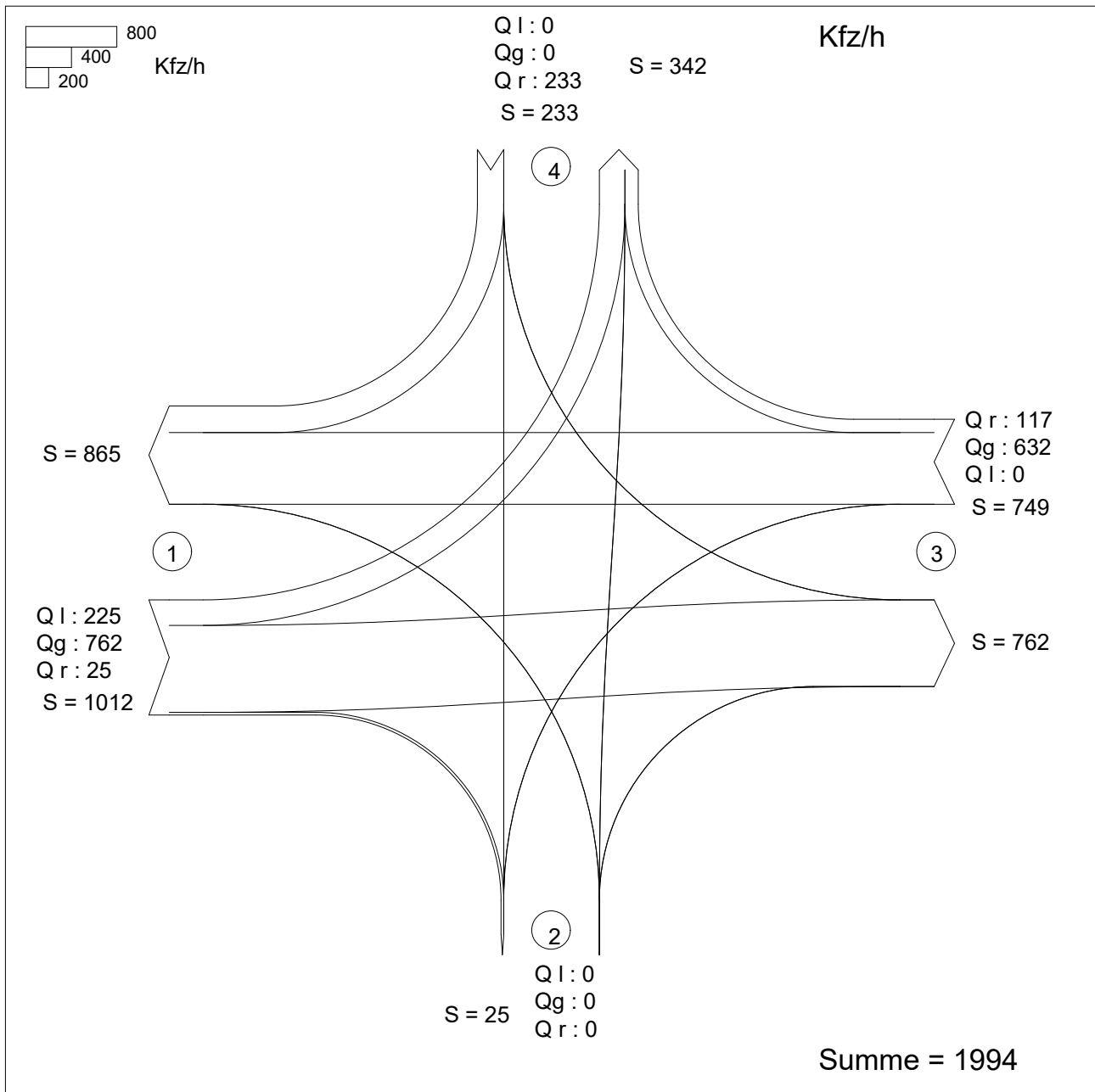
Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

Analysefall

Knotenpunkt 3  
Lothringer Straße / Rampe L 174

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP3-Lothringer Straße/Zufahrt L174  
 Stunde : Analysefall MS  
 Datei : 2924\_KP3 Analyse MS.kob



Zufahrt 1: Lothringer Straße West  
 Zufahrt 2: Zufahrt Parkplatz  
 Zufahrt 3: Lothringer Straße Ost  
 Zufahrt 4: Zufahrt L174

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

# HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP3-Lothringer Straße/Zufahrt L174  
 Stunde : Analysefall MS  
 Datei : 2924\_KP3 Analyse MS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
1		228	5,5	2,8	632	626		9,2	2	3	A
2		784				1800					A
3		26				1600					A
Misch-H		810				1793	2 + 3	3,8	3	4	A
4		0	6,5	3,2	1865	32					
5		0	6,7	3,3	1632	70					
6		0	5,9	3,0	775	466					
Misch-N		0				222	4 + 5 + 6	0,0	0	0	A
9		121	5,9	3,0	225	911		4,7	1	1	A
8		650				1800					A
7		0	5,5	2,8	787	525					
Misch-H		650				1800	7 + 8				
10		0	6,5	3,2	1632	78					
11		0	6,7	3,3	1644	69					
12		239	5,9	3,0	632	554		11,7	3	4	B
Misch-N		239				554	10+11+12	11,7	3	4	B

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 S5**

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

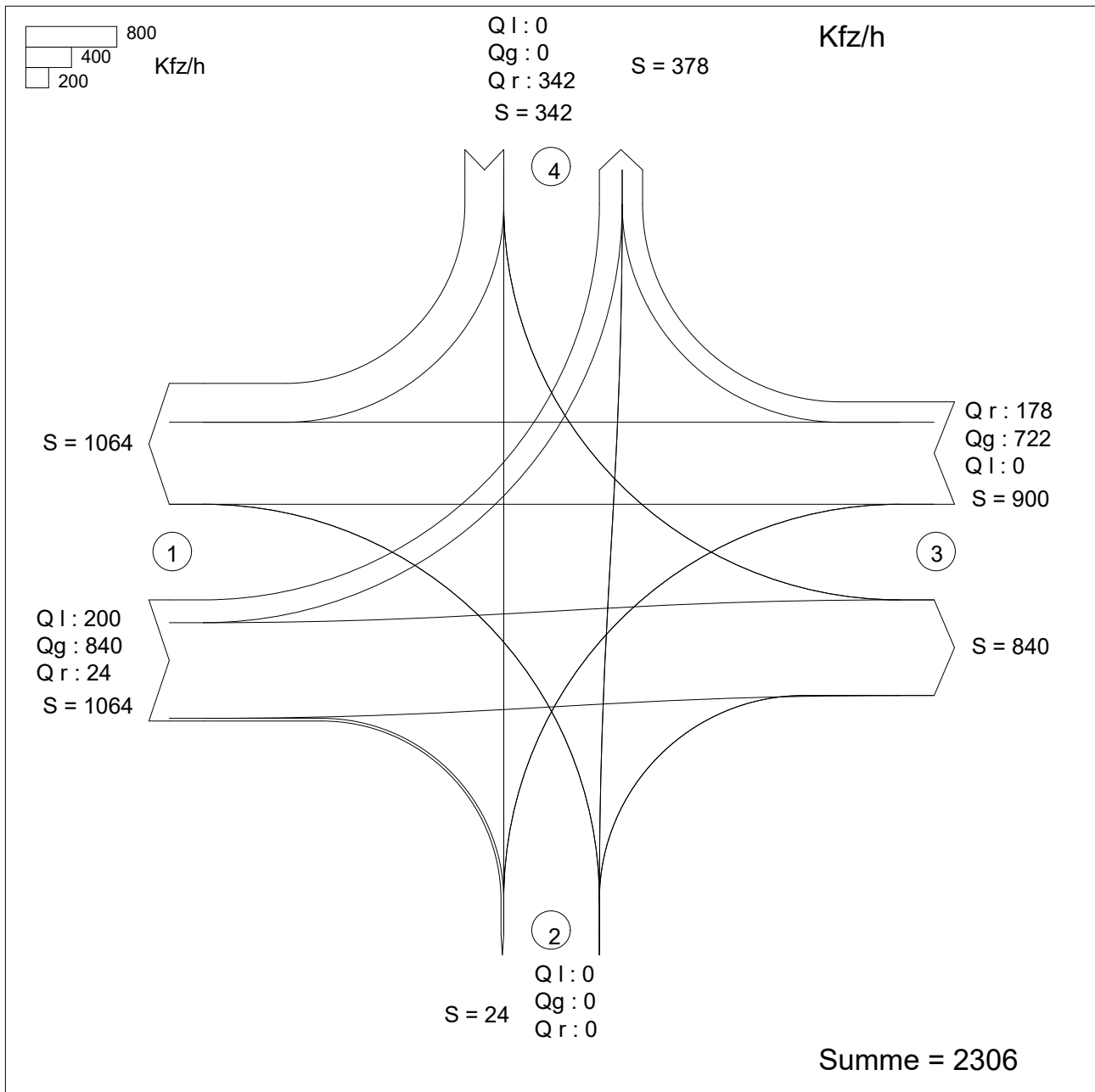
Hauptstrasse : Lothringer Straße West  
 Lothringer Straße Ost  
 Nebenstrasse : Zufahrt Parkplatz  
 Zufahrt L174

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP3-Lothringer Straße/Zufahrt L174  
 Stunde : Analysefall NMS  
 Datei : 2924\_KP3 Analyse NMS.kob



Zufahrt 1: Lothringer Straße West  
 Zufahrt 2: Zufahrt Parkplatz  
 Zufahrt 3: Lothringer Straße Ost  
 Zufahrt 4: Zufahrt L174

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

# HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP3-Lothringer Straße/Zufahrt L174  
 Stunde : Analysefall NMS  
 Datei : 2924\_KP3 Analyse NMS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
1		206	5,5	2,8	722	565		10,3	2	3	B
2		852				1800					A
3		24				1600					A
Misch-H		876				1794	2 + 3	4,0	3	5	A
4		0	6,5	3,2	2116	12					
5		0	6,7	3,3	1774	58					
6		0	5,9	3,0	852	424					
Misch-N		0				192	4 + 5 + 6	0,0	0	0	A
9		180	5,9	3,0	200	940		4,8	1	2	A
8		733				1800					A
7		0	5,5	2,8	864	481					
Misch-H		733				1800	7 + 8				
10		0	6,5	3,2	1774	64					
11		0	6,7	3,3	1786	57					
12		348	5,9	3,0	722	497		24,1	7	10	C
Misch-N		348				497	10+11+12	24,1	7	10	C

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**C**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 S5**

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

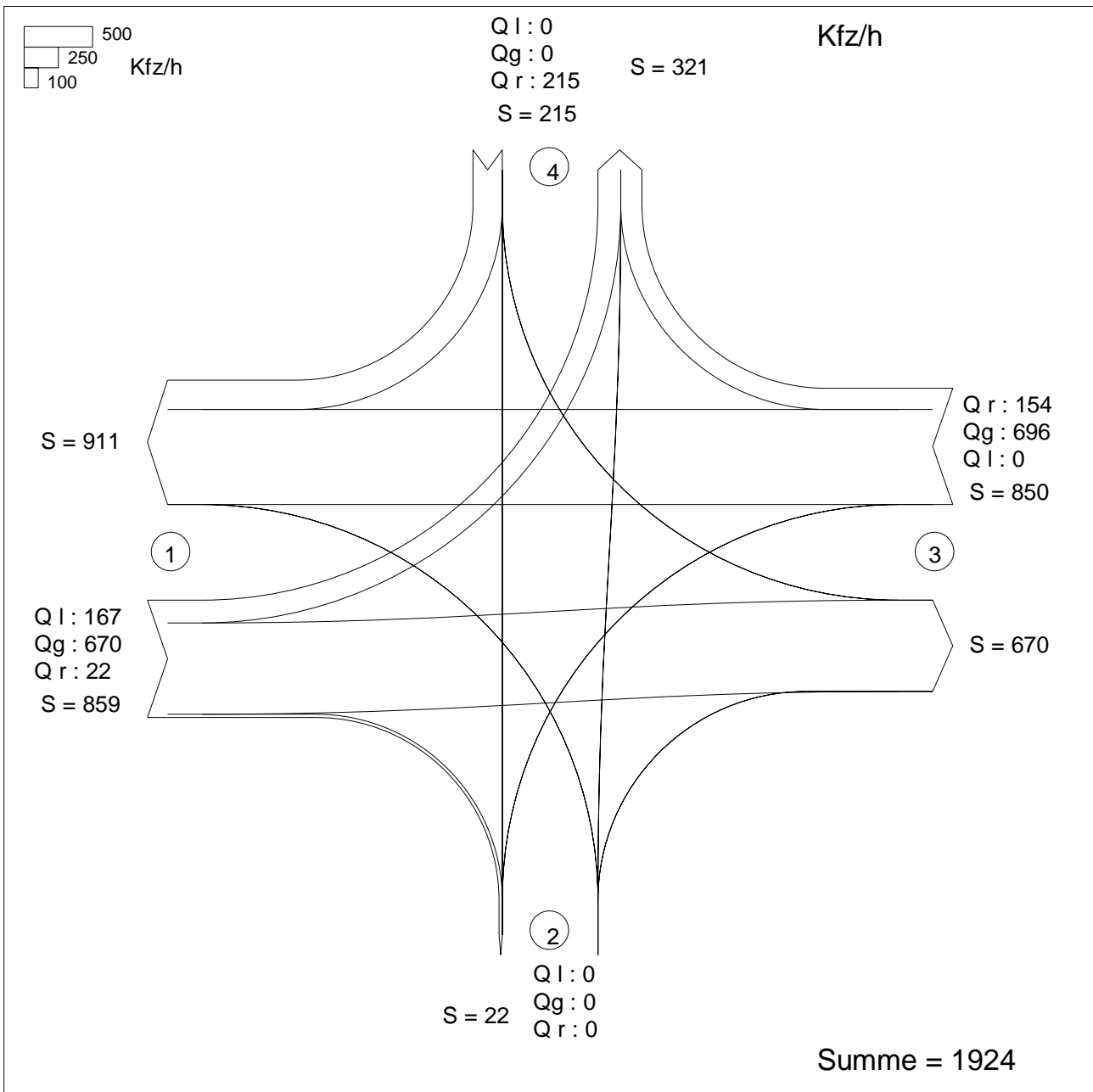
Hauptstrasse : Lothringer Straße West  
 Lothringer Straße Ost  
 Nebenstrasse : Zufahrt Parkplatz  
 Zufahrt L174

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum

# Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP3-Lothringer Straße/Zufahrt L174  
 Stunde : Analysefall MiS  
 Datei : 2924\_KP3 ANALYSE MIS.kob



Zufahrt 1: Lothringer Straße West  
 Zufahrt 2: Zufahrt Parkplatz  
 Zufahrt 3: Lothringer Straße Ost  
 Zufahrt 4: Zufahrt L174

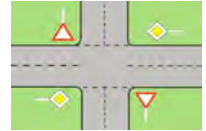
KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP3-Lothringer Straße/Zufahrt L174  
 Stunde : Analysefall MiS  
 Datei : 2924\_KP3 ANALYSE MIS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
1		168	5,5	2,8	696	582		8,7	2	2	A
2		678				1800					A
3		22				1600					A
Misch-H		700				1793	2 + 3	3,3	2	3	A
4		0	6,5	3,2	1759	41					
5		0	6,7	3,3	1544	89					
6		0	5,9	3,0	681	522					
Misch-N		0				250	4 + 5 + 6	0,0	0	0	A
9		154	5,9	3,0	167	978		4,4	1	1	A
8		699				1800					A
7		0	5,5	2,8	692	585					
Misch-H		699				1800	7 + 8				
10		0	6,5	3,2	1544	98					
11		0	6,7	3,3	1555	88					
12		222	5,9	3,0	696	513		12,7	3	4	B
Misch-N		222				513	10+11+12	12,7	3	4	B

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

HBS 2015 S5

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Lothringer Straße West  
 Lothringer Straße Ost  
 Nebenstrasse : Zufahrt Parkplatz  
 Zufahrt L174

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum



# Anlagen

## V-7 bis V-16

Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

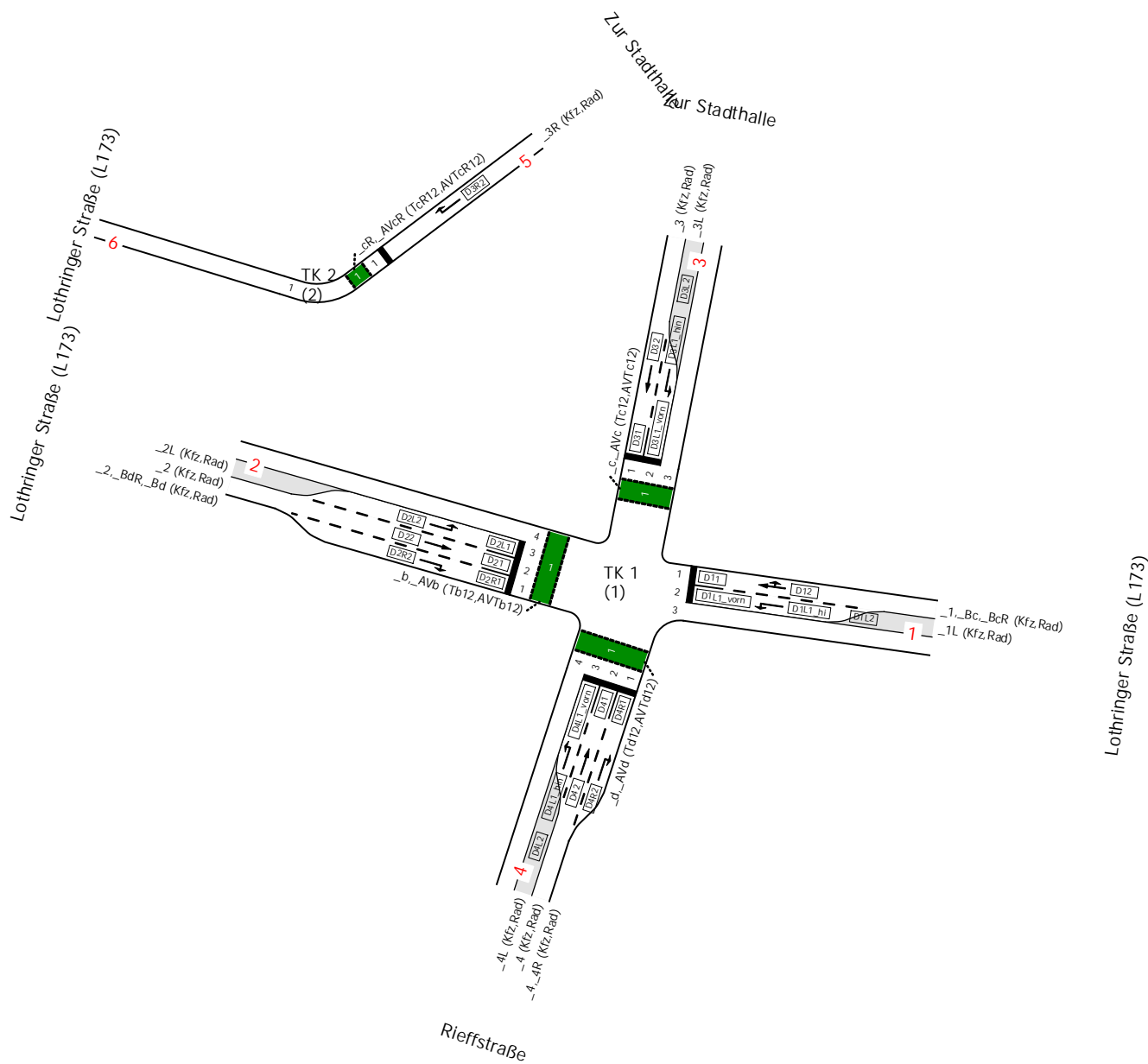
Analysefall

Knotenpunkt 4  
Lothringer Straße / Rampe L 174



**BRILON BONDZIO WEISER**  
ingenieurgesellschaft mbH

KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle



Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Strombelastungsplan

LISA 8.2

## Analyse MS

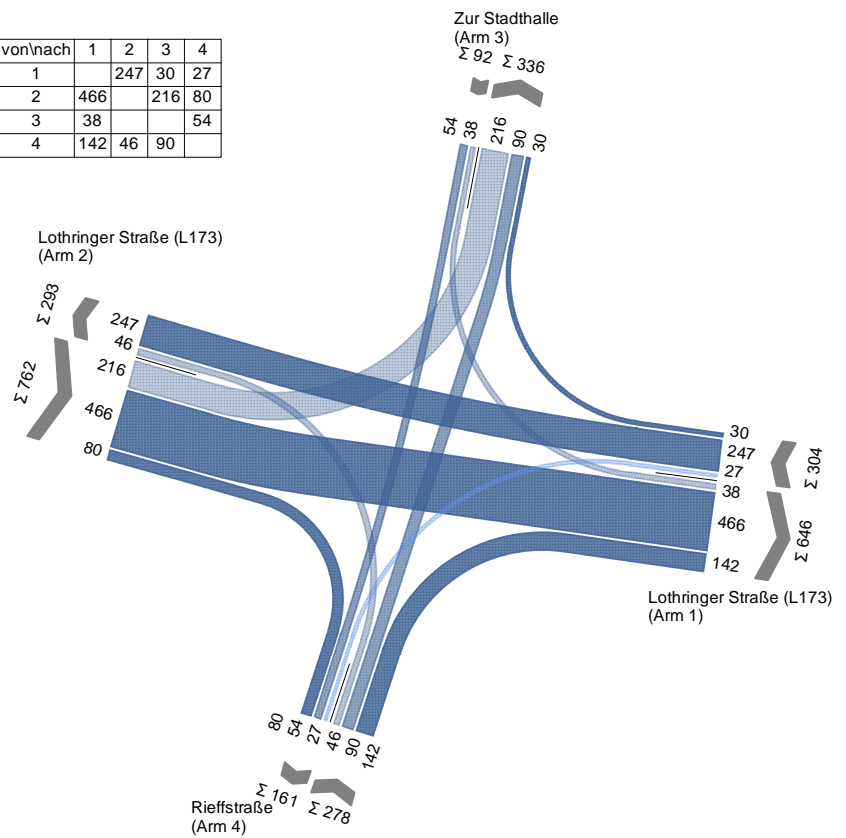
von\nach	5	6
5		456
6		



Lothringer Straße (L173)  
(Arm 6)



von\nach	1	2	3	4
1		247	30	27
2	466		216	80
3	38			54
4	142	46	90	

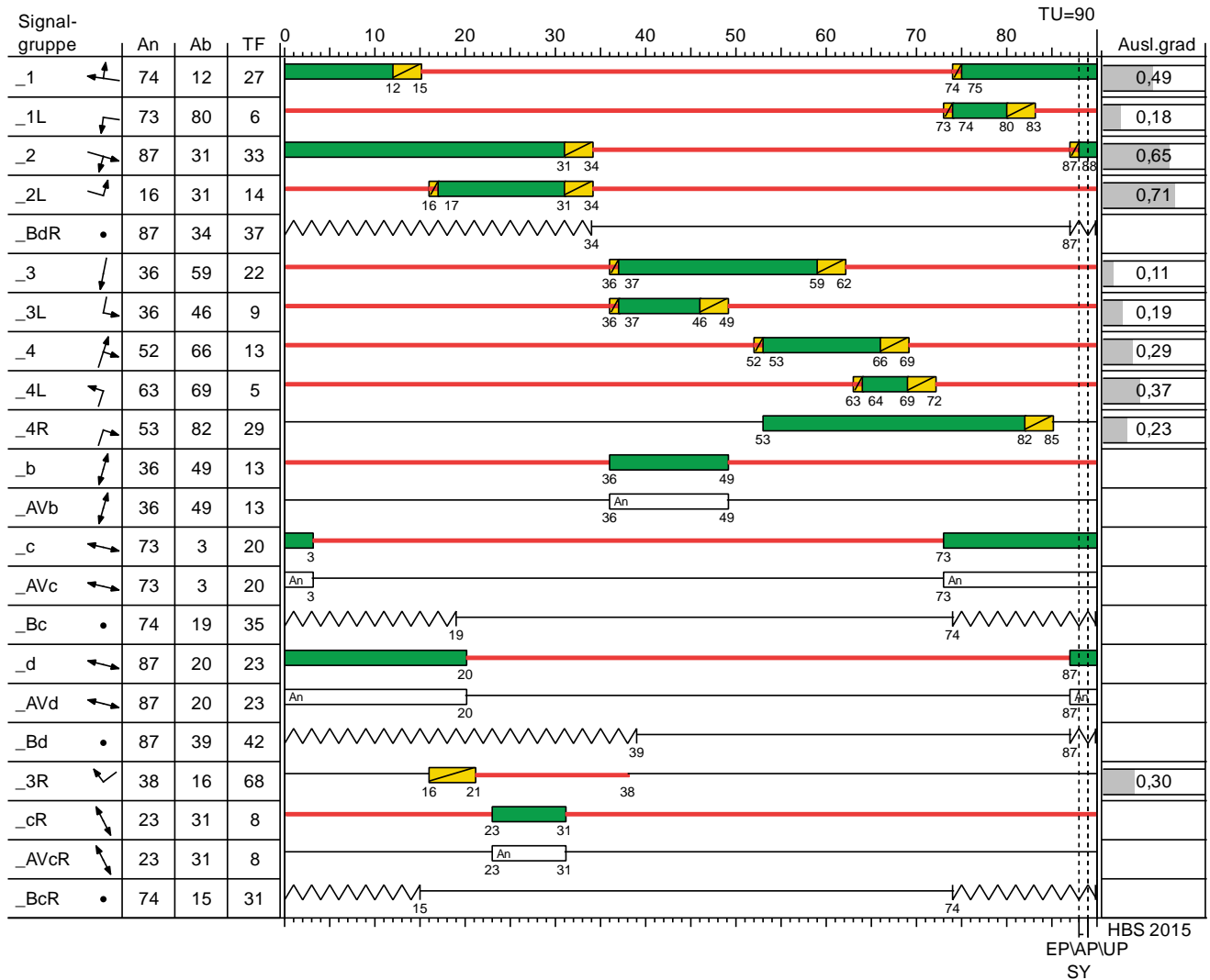


Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Signalzeitenplan

LISA 8.2

## P13 Analyse MS














Morgenspitzenprogramm (Festzeit)

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Nachweis der Verkehrsqualität

LISA 8.2

## MIV - P13 Analyse MS (TU=90) - Analyse MS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f <sub>in</sub> [-]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	x	t <sub>W</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		_1	27	63	0,311	277	6,925	1,1	1,965	1832	567	14	0,578	6,215	10,431	67,906		0,489	28,981	B	
	2		_1L	6	84	0,078	27	0,675	1,1	1,901	1894	148	4	0,125	0,756	2,226	14,104	62,000	0,182	41,846	C	
2	1		_2	33	57	0,378	80	2,000	1,1	2,232	1613	593	15	0,087	1,417	3,430	23,091	85,000	0,135	19,442	A	
	2		_2	33	57	0,378	466	11,650	1,1	1,885	1910	722	18	1,198	10,781	16,334	102,610		0,645	28,996	B	
	3		_2L	14	76	0,167	216	5,400	1,1	1,968	1829	305	8	1,625	6,726	11,112	66,872		0,708	54,592	D	
3	1		_3	22	68	0,256	54	1,350	1,1	1,876	1919	491	12	0,069	1,103	2,879	18,000		0,110	26,137	B	
	2		_3L	9	81	0,111	38	0,950	1,1	2,021	1781	198	5	0,133	0,996	2,684	17,054	38,000	0,192	38,757	C	
4	1		_4, _4R	29	61	0,333	142	3,550	1,1	1,960	1837	612	15	0,171	2,737	5,535	34,605	47,000	0,232	22,702	B	
	2		_4	13	77	0,156	90	2,250	1,1	1,814	1985	310	8	0,233	2,222	4,743	28,686		0,290	36,280	C	
	3		_4L	5	85	0,067	46	1,150	1,1	1,948	1848	124	3	0,339	1,439	3,468	22,514		0,371	50,013	D	
5	1		_3R	68	22	0,767	456	11,400	1,1	1,829	1968	1509	38	0,249	3,706	6,962	42,440		0,302	3,773	A	
Knotenpunktssummen:							1892					5579										
Gewichtete Mittelwerte:																			0,440	26,116		
				TU = 90 s    T = 3600 s																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f <sub>in</sub>	Instationaritätsfaktor	[-]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>W</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Strombelastungsplan

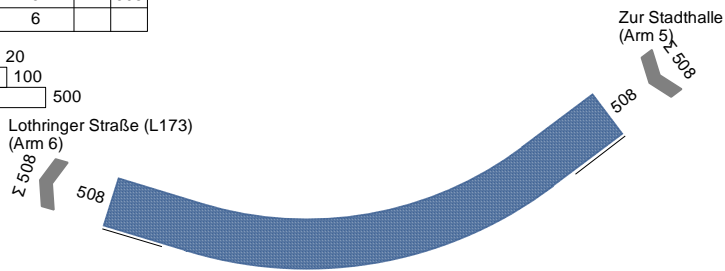
LISA 8.2

## Analyse NMS

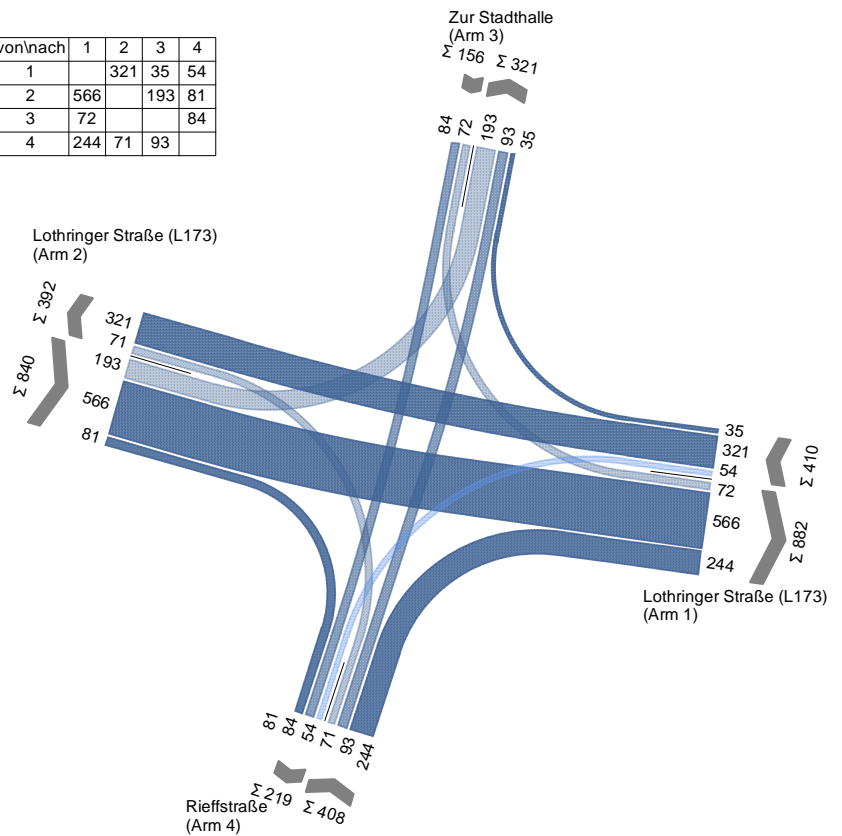
von \ nach	5	6
5		508
6		



Lothringer Straße (L173)  
(Arm 6)



von \ nach	1	2	3	4
1		321	35	54
2	566		193	81
3	72			84
4	244	71	93	

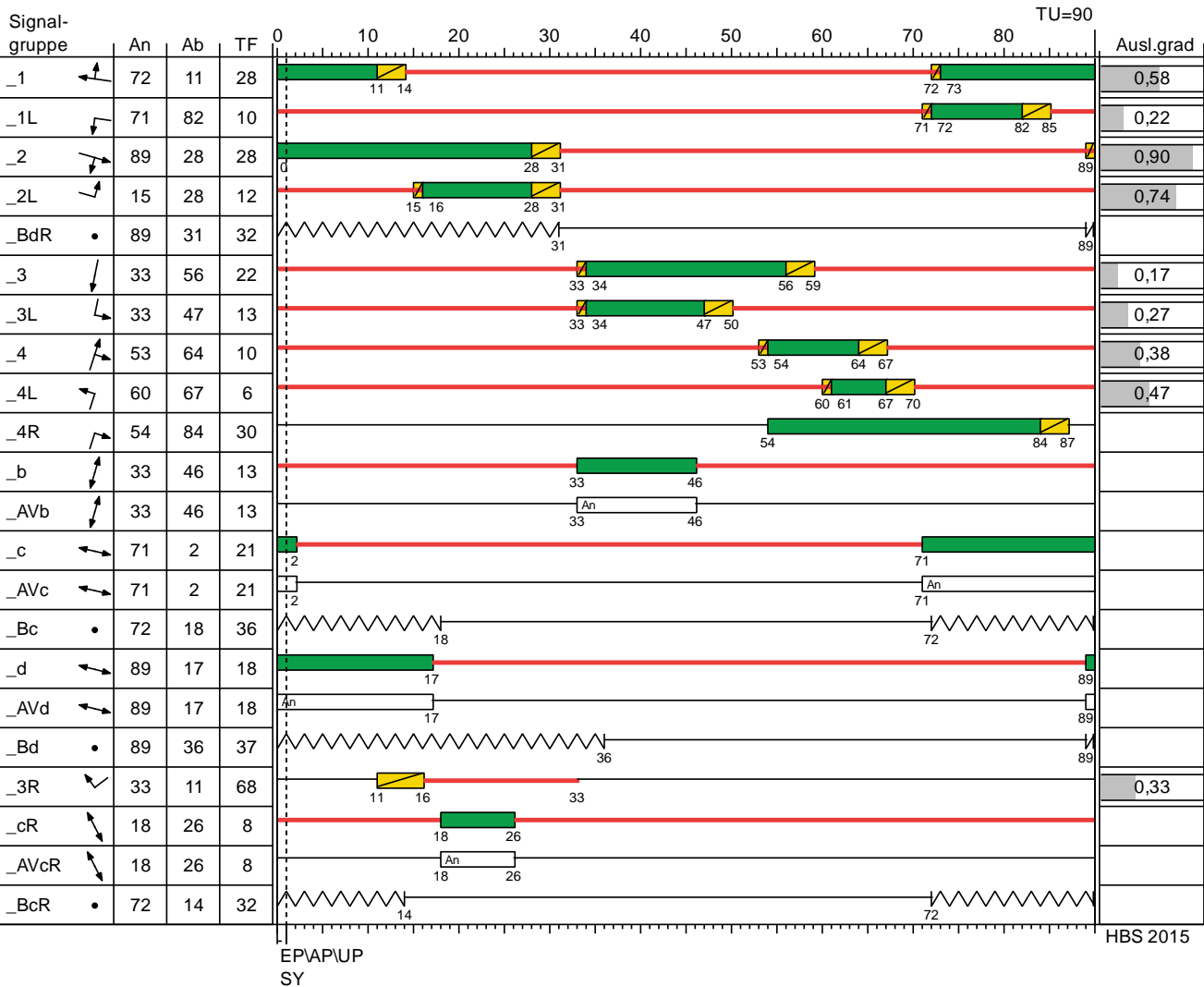


Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Signalzeitenplan

LISA 8.2

## P14 Analyse NMS














Nachmittagsspitzenprogramm (Festzeit)

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Nachweis der Verkehrsqualität

LISA 8.2

## MIV - P14 Analyse NMS (TU=90) - Analyse NMS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f <sub>in</sub> [-]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		_1	28	62	0,322	356	8,900	1,1	1,881	1914	616	15	0,861	8,275	13,140	81,599		0,578	30,448	B	
	2		_1L	10	80	0,122	54	1,350	1,1	1,800	2000	244	6	0,160	1,378	3,363	20,178	62,000	0,221	38,012	C	
2	1		_2	28	62	0,322	81	2,025	1,1	2,118	1700	535	13	0,100	1,556	3,666	23,426	85,000	0,151	22,843	B	
	2		_2	28	62	0,322	566	14,150	1,1	1,836	1961	631	16	8,362	21,852	29,758	182,119		0,897	76,794	E	
	3		_2L	12	78	0,144	193	4,825	1,1	1,978	1820	262	7	1,892	6,513	10,829	65,494		0,737	62,885	D	
3	1		_3	22	68	0,256	84	2,100	1,1	1,816	1982	507	13	0,112	1,744	3,977	24,077		0,166	26,810	B	
	2		_3L	13	77	0,156	72	1,800	1,1	2,066	1742	272	7	0,205	1,790	4,053	26,336	38,000	0,265	36,150	C	
4	1		_4, _4R	30	60	0,344	244	6,100	1,1	1,939	1857	639	16	0,361	4,968	8,738	54,053	47,000	0,382	24,329	B	
	2		_4	10	80	0,122	93	2,325	1,1	1,800	2000	244	6	0,358	2,499	5,173	31,038		0,381	41,663	C	
	1+2		_4, _4R				337	8,425	1,1	1,901	1894	883	22	0,361	5,834	9,919	59,514		0,382	17,083	A	
	3		_4L	6	84	0,078	71	1,775	1,1	1,858	1938	151	4	0,522	2,221	4,741	29,356		0,470	52,155	D	
5	1		_3R	68	22	0,767	508	12,700	1,1	1,818	1980	1519	38	0,290	4,268	7,762	47,038		0,334	3,971	A	
Knotenpunktssummen:							2322					5620										
Gewichtete Mittelwerte:																			0,536	37,328		
				TU = 90 s   T = 3600 s																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f <sub>in</sub>	Instationaritätsfaktor	[-]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Strombelastungsplan

LISA 8.2

## Analyse MiS

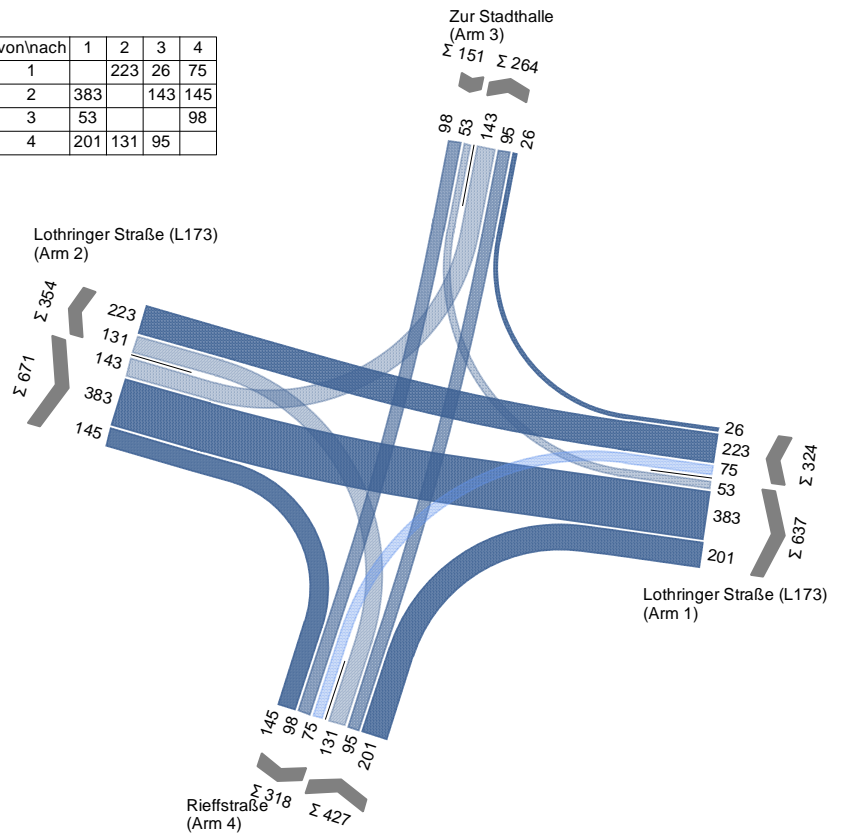
von\nach	5	6
5		496
6		



Lothringer Straße (L173)  
(Arm 6)



von\nach	1	2	3	4
1		223	26	75
2	383		143	145
3	53			98
4	201	131	95	

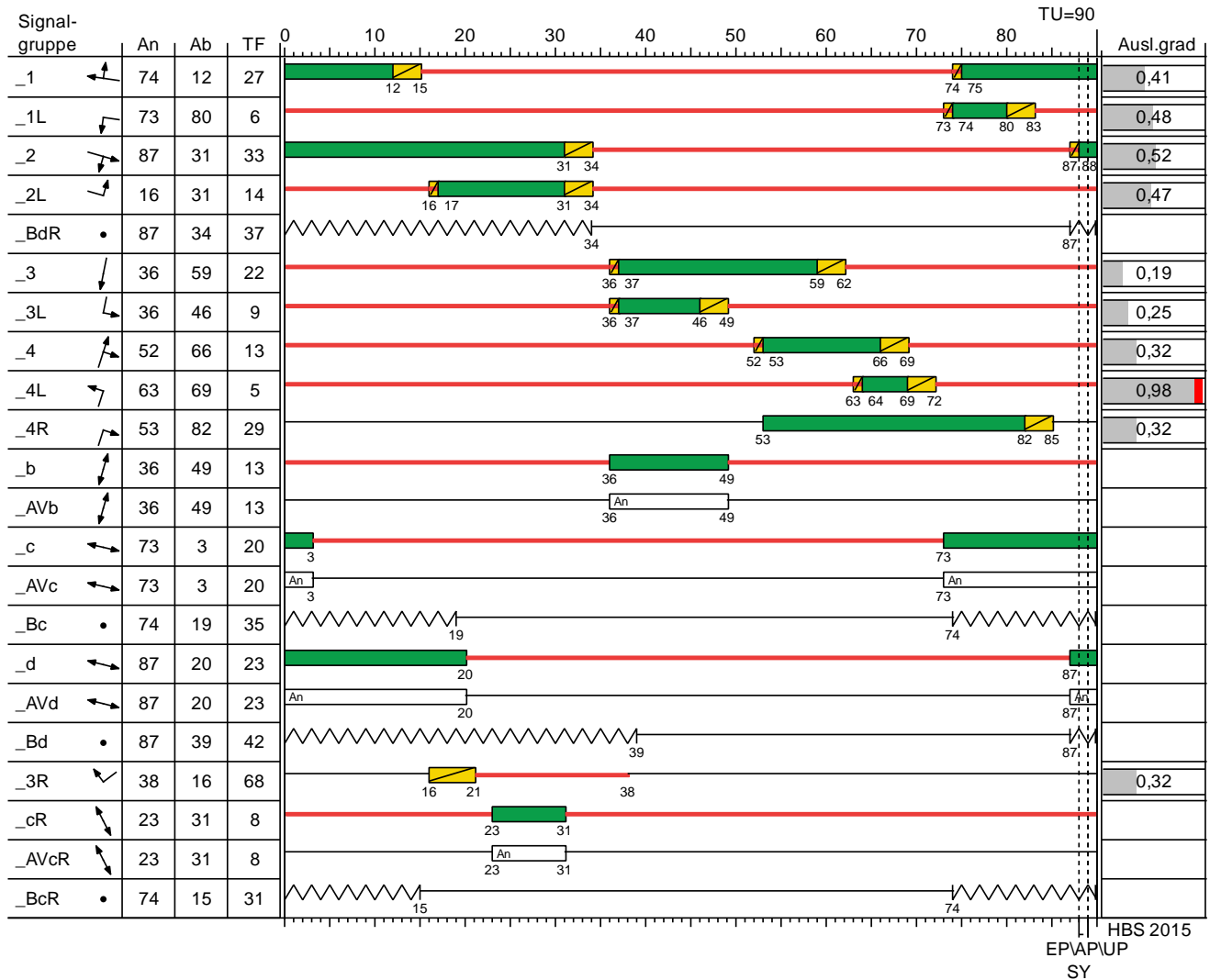


Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Signalzeitenplan

LISA 8.2

## P13 Analyse MiS














Mittagsspitzenprogramm Samstag (Festzeit)

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Nachweis der Verkehrsqualität

LISA 8.2

## MIV - P13 Analyse MiS (TU=90) - Analyse MiS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f <sub>in</sub> [-]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		_1	27	63	0,311	249	6,225	1,1	1,838	1959	609	15	0,407	5,321	9,222	56,051		0,409	26,882	B	
	2		_1L	6	84	0,078	75	1,875	1,1	1,800	2000	156	4	0,548	2,344	4,933	29,598	62,000	0,481	52,391	D	
2	1		_2	33	57	0,378	145	3,625	1,1	2,041	1764	650	16	0,162	2,658	5,415	33,335	85,000	0,223	20,478	B	
	2		_2	33	57	0,378	383	9,575	1,1	1,832	1965	743	19	0,649	8,044	12,841	78,433		0,515	24,763	B	
	3		_2L	14	76	0,167	143	3,575	1,1	1,972	1826	305	8	0,526	3,757	7,035	42,421		0,469	40,087	C	
3	1		_3	22	68	0,256	98	2,450	1,1	1,800	2000	512	13	0,133	2,050	4,471	26,826		0,191	27,125	B	
	2		_3L	9	81	0,111	53	1,325	1,1	1,908	1887	209	5	0,193	1,405	3,410	20,460	38,000	0,254	39,920	C	
4	1		_4, _4R	29	61	0,333	201	5,025	1,1	1,909	1886	628	16	0,271	4,022	7,414	45,151	47,000	0,320	23,962	B	
	2		_4	13	77	0,156	95	2,375	1,1	1,800	2000	312	8	0,250	2,354	4,949	29,694		0,304	36,536	C	
	3		_4L	5	85	0,067	131	3,275	1,1	1,800	2000	134	3	6,276	9,546	14,771	88,626		0,978	210,528	E	
5	1		_3R	68	22	0,767	496	12,400	1,1	1,804	1996	1531	38	0,277	4,122	7,556	45,427		0,324	3,902	A	
Knotenpunktssummen:							2069					5789										
Gewichtete Mittelwerte:																			0,410	34,502		
				TU = 90 s T = 3600 s																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f <sub>in</sub>	Instationaritätsfaktor	[-]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	



# Anlagen

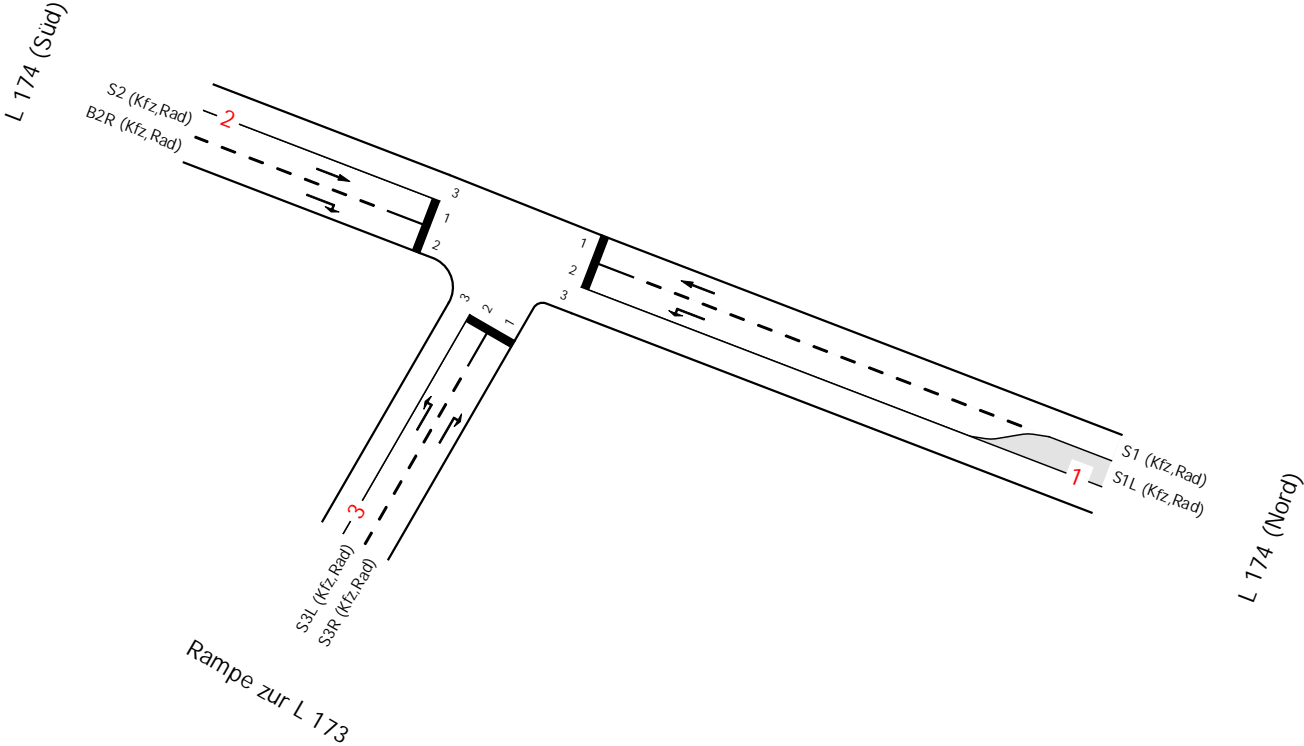
## V-17 bis V-26

Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

Analysefall

Knotenpunkt 23  
L 174 / Rampe L 173

KP23 - L 174 / Rampe L 173



Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

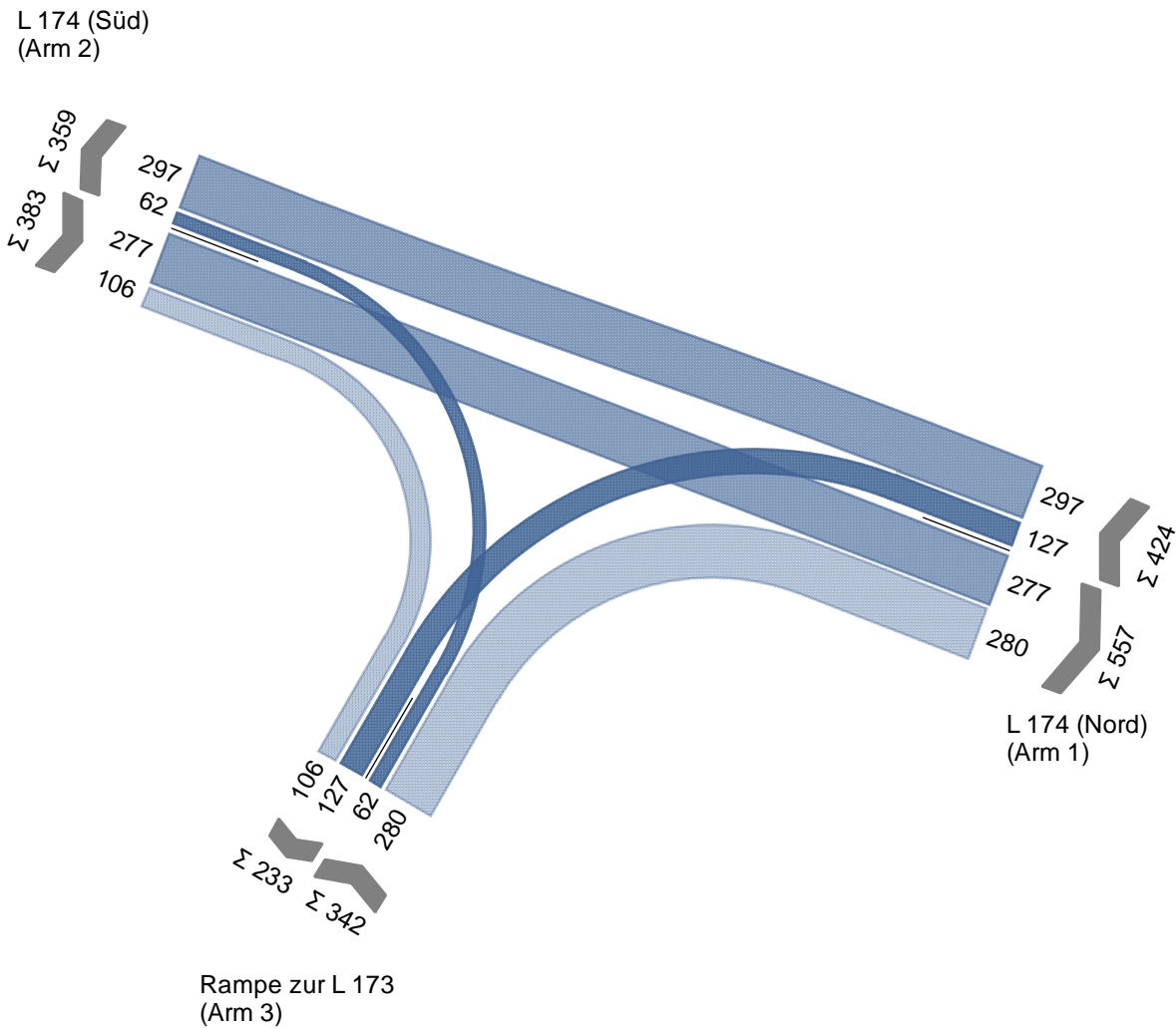
# Strombelastungsplan

LISA 8.2

## Analyse MS

von\nach	1	2	3
1		297	127
2	277		106
3	280	62	

20
100
200

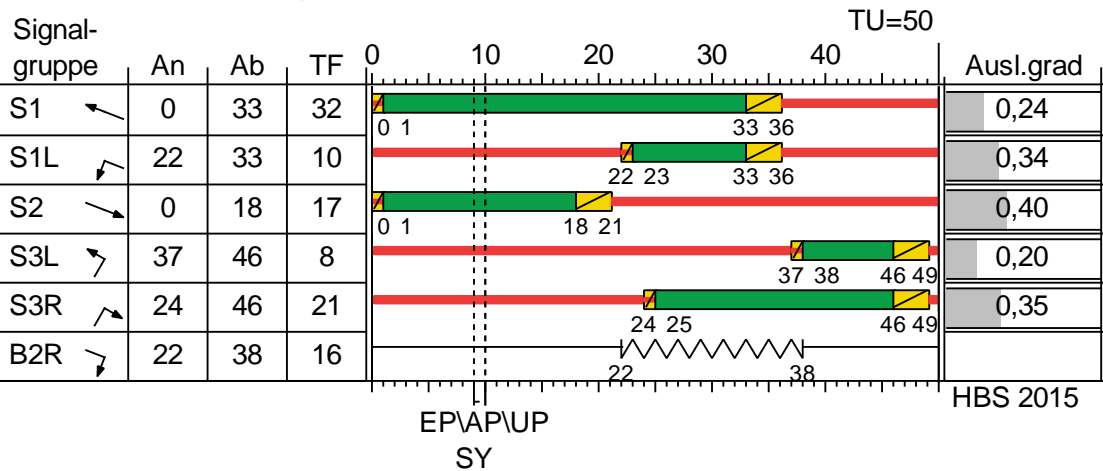


Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Signalzeitenplan

LISA 8.2

## P3 Analyse MS (Video Tu:50s)









Signalprogramm Morgenspitze (Festzeitsteuerung)

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Nachweis der Verkehrsqualität

LISA 8.2

## MIV - P3 Analyse MS (Video Tu:50s) (TU=50) - Analyse MS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f <sub>in</sub> [-]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		S1	32	18	0,660	297	4,125	1,1	1,913	1882	1242	17	0,178	1,843	4,139	26,399		0,239	3,947	A	
	2		S1L	10	40	0,220	127	1,764	1,1	2,120	1698	374	5	0,297	1,784	4,043	24,840	140,000	0,340	19,299	A	
2	2																					
	1		S2	17	33	0,360	277	3,847	1,1	1,849	1947	701	10	0,383	3,253	6,303	38,839		0,395	13,905	A	
3	1		S3R	21	29	0,440	280	3,889	1,1	1,987	1812	797	11	0,314	2,890	5,765	35,524		0,351	10,690	A	
	2		S3L	8	42	0,180	62	0,861	1,1	2,084	1727	311	4	0,140	0,872	2,451	15,412		0,199	19,056	A	
Knotenpunktssummen:							1043					3425										
Gewichtete Mittelwerte:																			0,320	11,169		
				TU = 50 s    T = 3600 s																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f <sub>in</sub>	Instationaritätsfaktor	[-]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

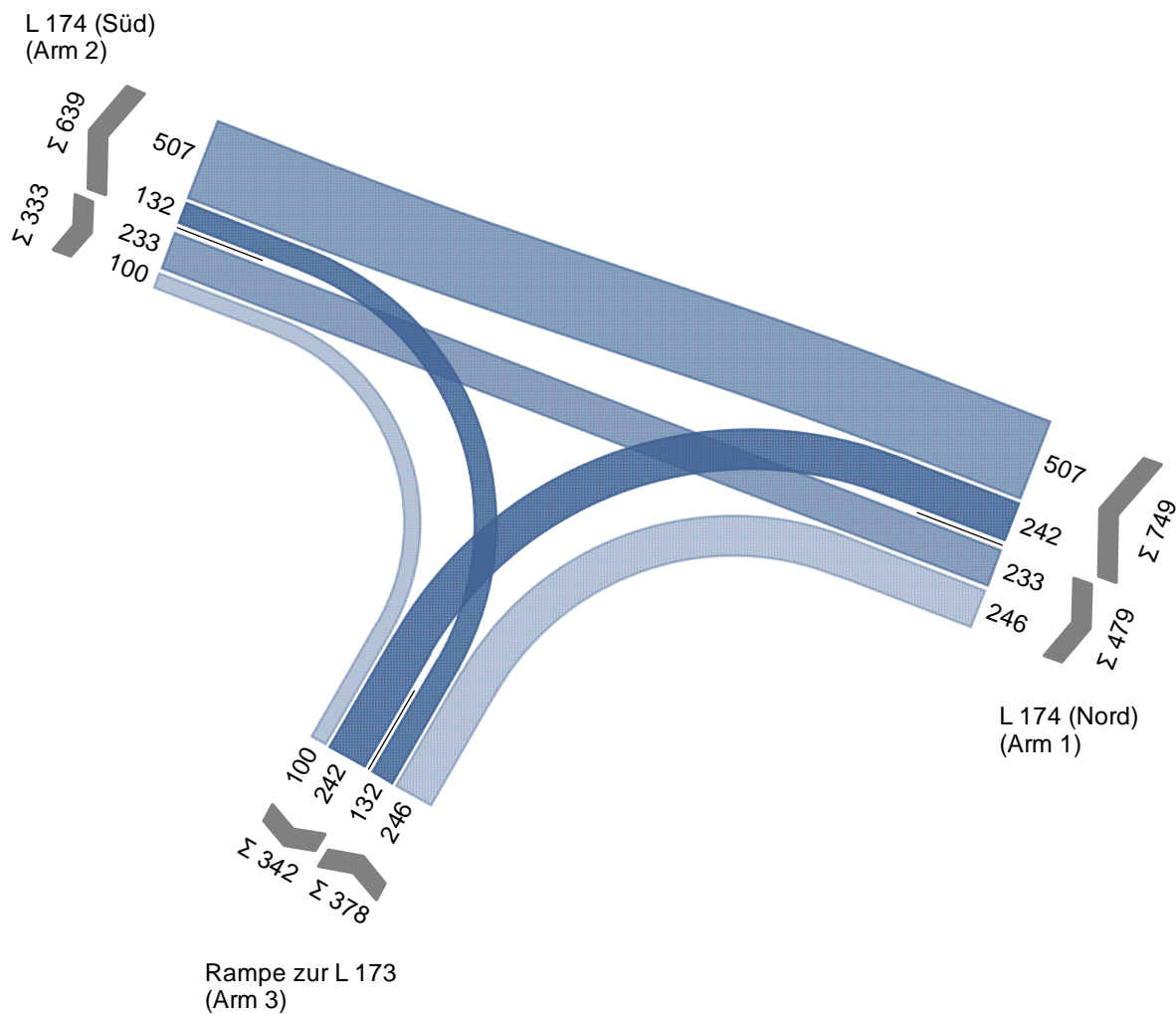
# Strombelastungsplan

LISA 8.2

## Analyse NMS

von\nach	1	2	3
1		507	242
2	233		100
3	246	132	

20
100
500

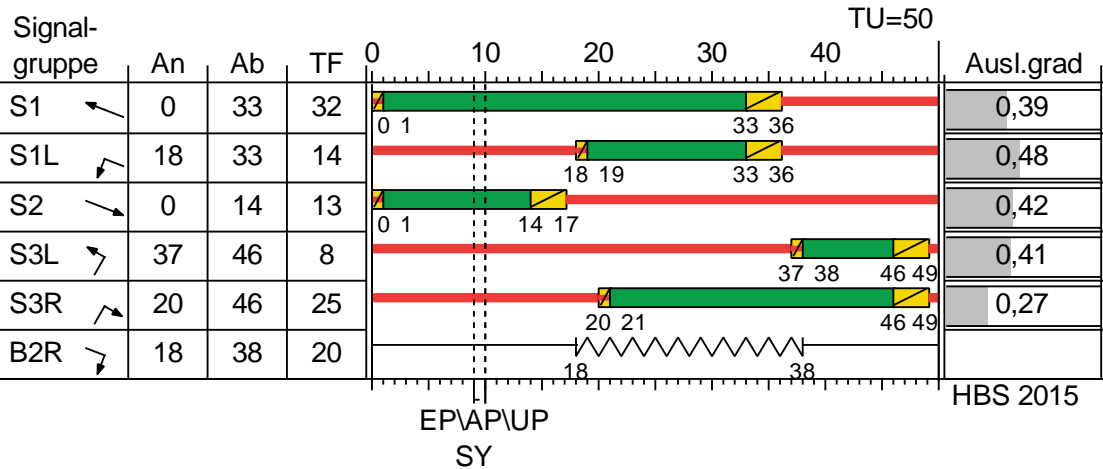


Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Signalzeitenplan

LISA 8.2

## P4 Analyse NMS (Video Tu:50s)









Signalprogramm Nachmittagsspitze (Festzeitsteuerung)

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Nachweis der Verkehrsqualität

LISA 8.2

## MIV - P4 Analyse NMS (Video Tu:50s) (TU=50) - Analyse NMS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f <sub>in</sub> [-]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		S1	32	18	0,660	507	7,042	1,1	1,838	1959	1293	18	0,378	3,608	6,820	41,779		0,392	4,951	A	
	2		S1L	14	36	0,300	242	3,361	1,1	2,140	1682	505	7	0,552	3,300	6,372	39,532	140,000	0,479	18,241	A	
2	2																					
	1		S2	13	37	0,280	233	3,236	1,1	1,829	1968	551	8	0,433	3,076	6,042	36,832		0,423	17,530	A	
3	1		S3R	25	25	0,520	246	3,417	1,1	2,018	1784	928	13	0,205	2,107	4,562	28,549		0,265	7,476	A	
	2		S3L	8	42	0,180	132	1,833	1,1	2,011	1790	322	4	0,408	2,031	4,441	26,939		0,410	22,710	B	
Knotenpunktssummen:							1360					3599										
Gewichtete Mittelwerte:																			0,392	11,651		
				TU = 50 s    T = 3600 s																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f <sub>in</sub>	Instationaritätsfaktor	[-]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

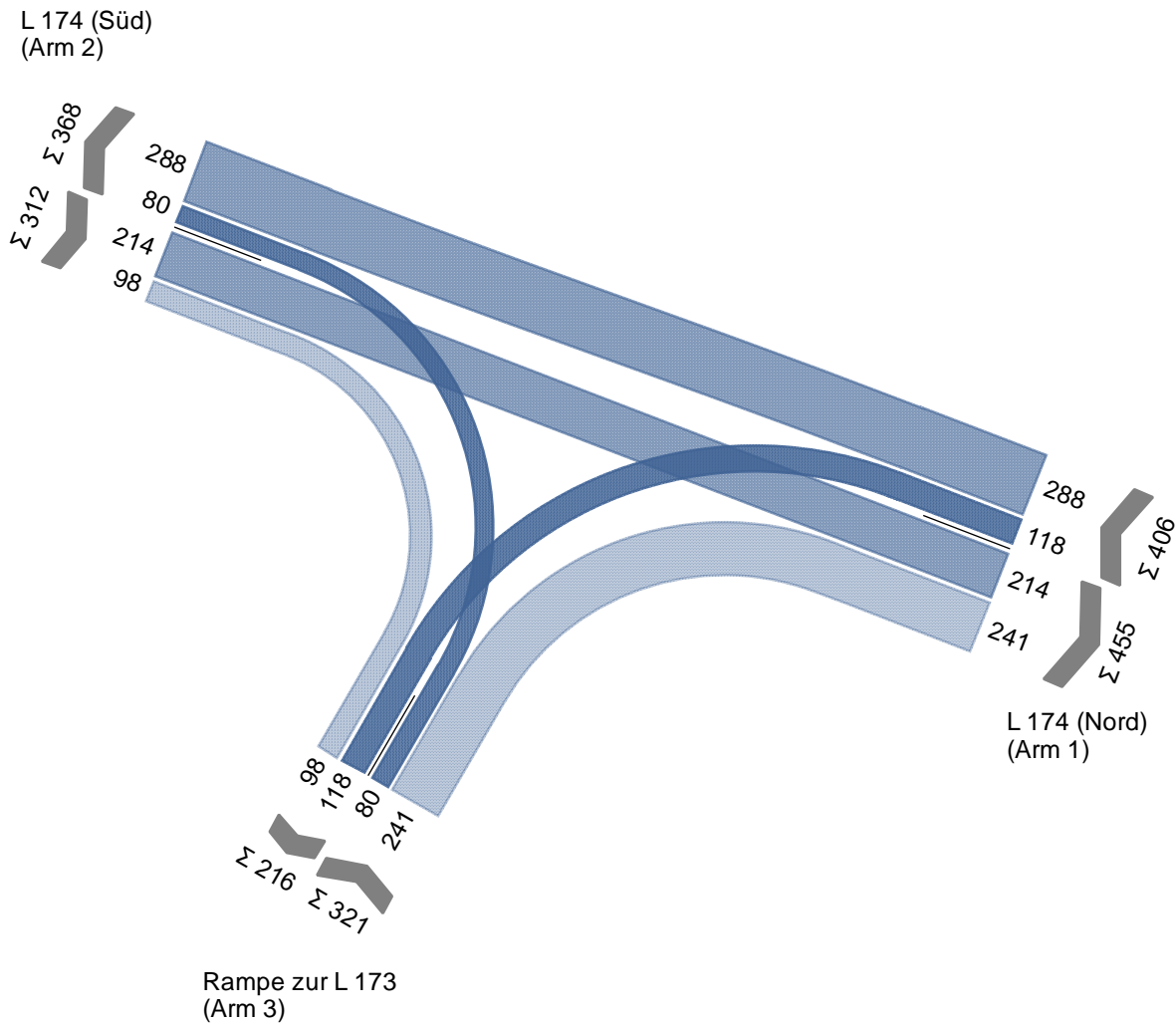
# Strombelastungsplan

LISA 8.2

## Analyse MiS

von\nach	1	2	3
1		288	118
2	214		98
3	241	80	

20
100
200

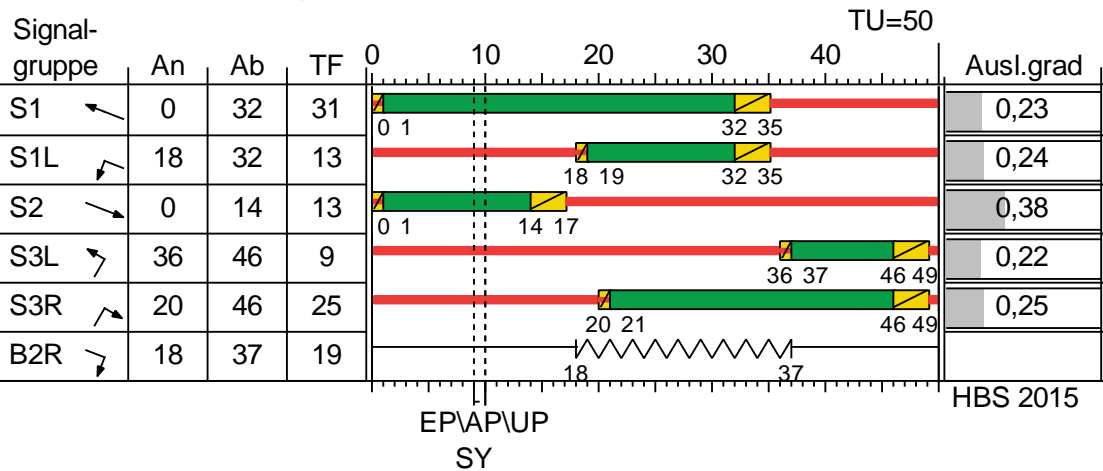


Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Signalzeitenplan

LISA 8.2

## P9 Analyse MiS (Video Tu:50s)









Signalprogramm Mittagsspitze Samstag (Einzelsteuerung)

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Nachweis der Verkehrsqualität

LISA 8.2

## MIV - P9 Analyse MiS (Video Tu:50s) (TU=50) - Analyse MiS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f <sub>in</sub> [-]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		S1	31	19	0,640	288	4,000	1,1	1,814	1985	1270	18	0,166	1,851	4,152	25,111		0,227	4,262	A	
	2		S1L	13	37	0,280	118	1,639	1,1	2,082	1729	484	7	0,183	1,450	3,487	21,048	140,000	0,244	15,271	A	
2	2																					
	1		S2	13	37	0,280	214	2,972	1,1	1,807	1992	558	8	0,364	2,762	5,573	33,572		0,384	16,869	A	
3	1		S3R	25	25	0,520	241	3,347	1,1	1,941	1855	965	13	0,189	2,036	4,449	26,774		0,250	7,326	A	
	2		S3L	9	41	0,200	80	1,111	1,1	1,989	1810	362	5	0,160	1,090	2,856	17,136		0,221	18,331	A	
Knotenpunktssummen:							941					3639										
Gewichtete Mittelwerte:																			0,270	10,490		
				TU = 50 s    T = 3600 s																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f <sub>in</sub>	Instationaritätsfaktor	[-]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	



# Anlagen

## V-27 bis V-32

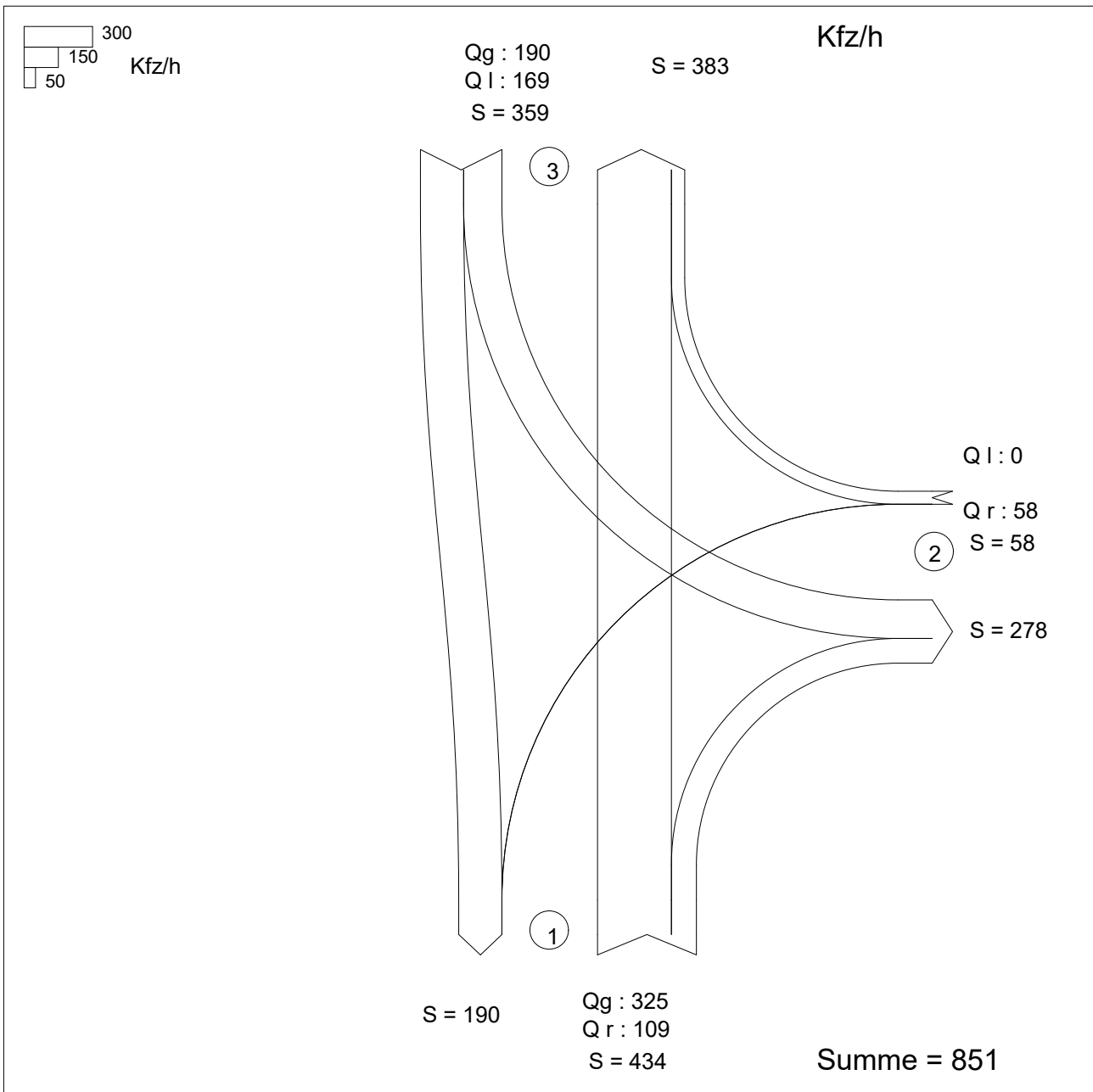
Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

Analysefall

Knotenpunkt 24  
L 174 / Rieffstraße

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
Knotenpunkt : KP24-L174/Rieffstraße  
Stunde : Analysefall MS  
Datei : 2924\_KP24 Analyse MS.kob



Zufahrt 1: L 174 Süd  
Zufahrt 2: Rieffstraße  
Zufahrt 3: L 174 Nord

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP24-L174/Rieffstraße  
 Stunde : Analysefall MS  
 Datei : 2924\_KP24 Analyse MS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		332				1800					A
3		110				1600					A
MischH											
4		0	6,5	3,2	739	320					
6		60	5,9	3,0	380	755		5,4	1	1	A
MischN		60				755	4 + 6	5,4	1	1	A
8		199				1800					A
7		175	5,5	2,8	434	784		6,1	1	2	A
MischH		199				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 S5**

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

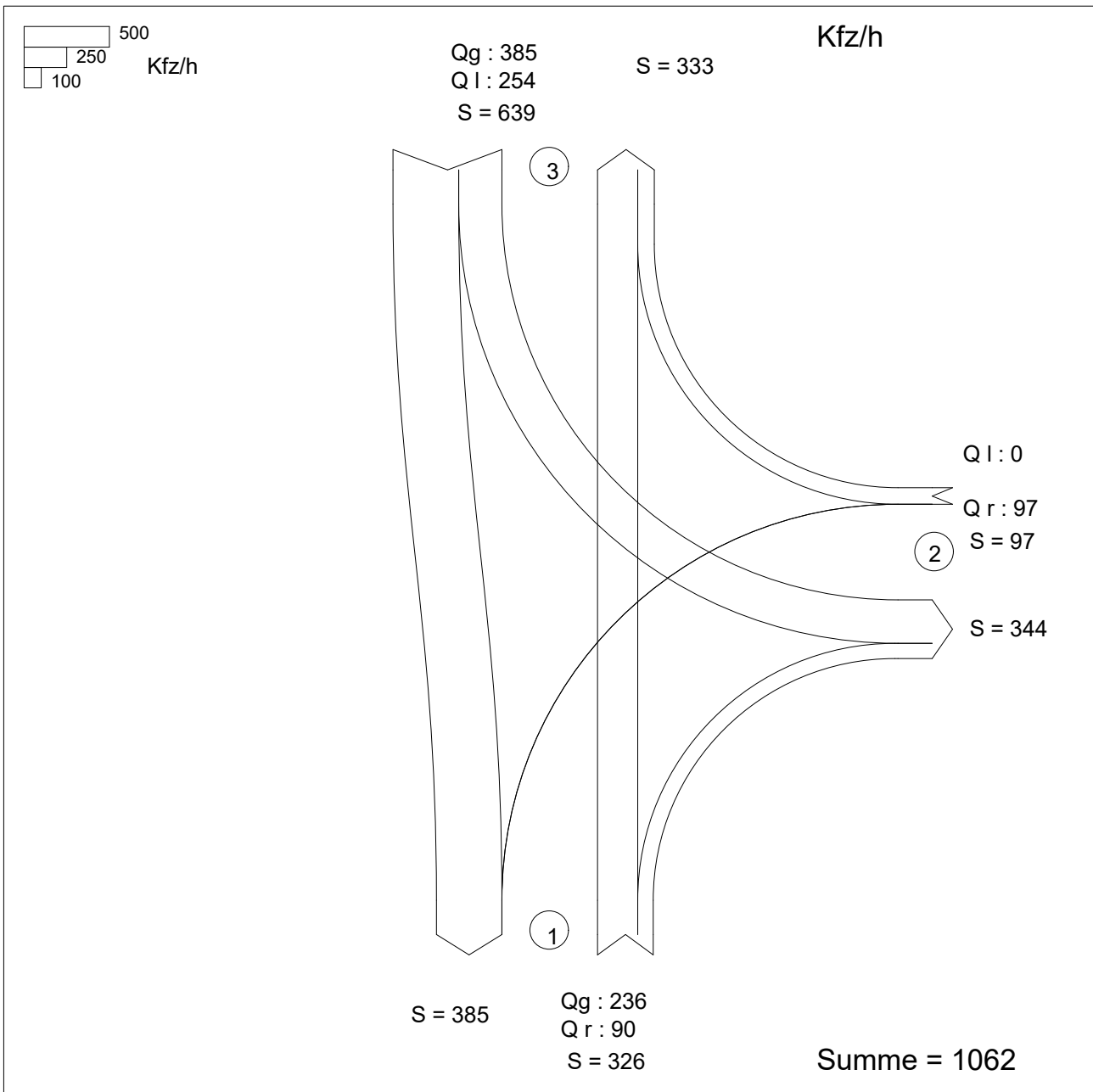
Hauptstrasse : L 174 Süd  
 L 174 Nord  
 Nebenstrasse : Rieffstraße

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum

# Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP24-L174/Rieffstraße  
 Stunde : Analysefall NMS  
 Datei : 2924\_KP24 Analyse NMS.kob



Zufahrt 1: L 174 Süd  
 Zufahrt 2: Rieffstraße  
 Zufahrt 3: L 174 Nord

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP24-L174/Rieffstraße  
 Stunde : Analysefall NMS  
 Datei : 2924\_KP24 ANALYSE NMS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		239				1800					A
3		90				1600					A
MischH											
4		0	6,5	3,2	920	228					
6		97	5,9	3,0	281	851		4,8	1	1	A
MischN		97				851	4 + 6	4,8	1	1	A
8		389				1800					A
7		259	5,5	2,8	326	887		5,8	2	2	A
MischH		389				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 S5**

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

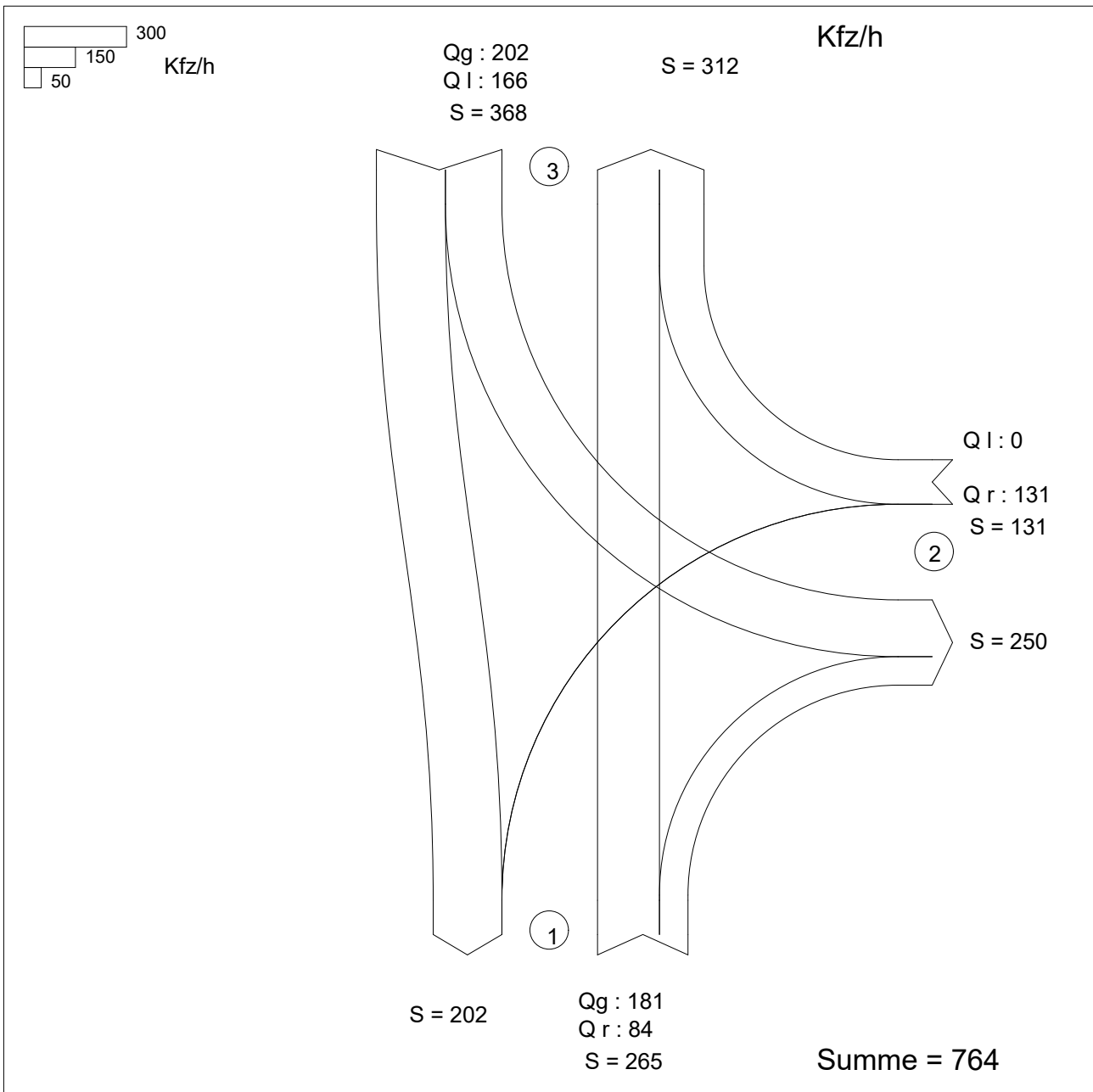
Hauptstrasse : L 174 Süd  
 L 174 Nord  
 Nebenstrasse : Rieffstraße

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
Knotenpunkt : KP24-L174/Rieffstraße  
Stunde : Analysefall MiS  
Datei : 2924\_KP24 ANALYSE MiS.kob



Zufahrt 1: L 174 Süd  
Zufahrt 2: Rieffstraße  
Zufahrt 3: L 174 Nord

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

# HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP24-L174/Rieffstraße  
 Stunde : Analysefall MiS  
 Datei : 2924\_KP24 ANALYSE MiS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		188				1800					A
3		85				1600					A
MischH											
4		0	6,5	3,2	591	415					
6		132	5,9	3,0	223	914		4,6	1	1	A
MischN		131,5				914	4 + 6	4,6	1	1	A
8		203				1800					A
7		167	5,5	2,8	265	951		4,6	1	1	A
MischH		203				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 S5**

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 174 Süd  
 L 174 Nord  
 Nebenstrasse : Rieffstraße

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum



# Anlagen

## V-33 bis V-39

Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

Analysefall

Knotenpunkt 25  
Kreisel Rieffstraße

## Skizze der Kreis-Geometrie

Datei: 2924 Analyse KP25 MS  
Projekt: Rieffstraße, Merzig  
Projekt-Nummer: 2924  
Knoten: KP 25 - Rieffstraße  
Stunde: Analysefall MS

0 5 m  
|||||

4: Rieffstraße Nord

1: Rieffstraße West

3: Zufahrt

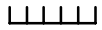
2: Rieffstraße Süd

Zufahrt 1: Rieffstraße West  
Zufahrt 2: Rieffstraße Süd  
Zufahrt 3: Zufahrt  
Zufahrt 4: Rieffstraße Nord

# Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2924 Analyse KP25 MS  
 Projekt: Rieffstraße, Merzig  
 Projekt-Nummer: 2924  
 Knoten: KP 25 - Rieffstraße  
 Stunde: Analysefall MS

0 200 Fz / h



Ql : 14  
 Qg : 143  
 Qr : 2  
 Qw : 3  
 S = 162

S = 280

S = 58  
 Ql : 183  
 Qg : 5  
 Qr : 89  
 Qw : 1  
 S = 278

Ql : 3  
 Qg : 5  
 Qr : 12  
 Qw : 1  
 S = 21

S = 21

S = 236

Ql : 50  
 Qg : 82  
 Qr : 1  
 Qw : 1  
 S = 134

Sum = 595

alle Kraftfahrzeuge

Zufahrt 1: Rieffstraße West  
 Zufahrt 2: Rieffstraße Süd  
 Zufahrt 3: Zufahrt  
 Zufahrt 4: Rieffstraße Nord

# Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : 2924 Analyse KP25 MS  
 Projekt : Rieffstraße, Merzig  
 Projekt-Nummer : 2924  
 Knoten : KP 25 - Rieffstraße  
 Stunde : Analysefall MS



## Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Rieffstraße West	1	1	174	0	0	278	285	1083	1056
2	Rieffstraße Süd	1	1	213	0	0	134	138	1049	1019
3	Zufahrt	1	1	328	0	0	21	22	951	908
4	Rieffstraße Nord	1	1	64	0	0	162	171	1181	1119

## Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Rieffstraße West	0,26	778	4,6	0,2	2	2	A
2	Rieffstraße Süd	0,13	885	4,1	0,1	1	1	A
3	Zufahrt	0,02	887	4,1	0,0	1	1	A
4	Rieffstraße Nord	0,14	957	3,8	0,1	1	1	A

**Gesamt-Qualitätsstufe : A**

Gesamter Verkehr  
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 616 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 595 Kfz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 0,70 (Kfz\*h)/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 4,24 s pro Fz

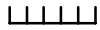
Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600  
 Staulängen : HBS 2015, CH + HCM (Wu, 1997)  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)  
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

# Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2924 Analyse KP25 NMS.krs  
 Projekt: Rieffstraße, Merzig  
 Projekt-Nummer: 2924  
 Knoten: KP 25 - Rieffstraße  
 Stunde: Analysefall NMS

0 300 Fz / h



Ql : 14  
 Qg : 193  
 Qr : 8  
 Qw : 8  
 S = 223

S = 385

S = 97

Ql : 204  
 Qg : 14  
 Qr : 126  
 Qw : 0  
 S = 344

Ql : 4  
 Qg : 13  
 Qr : 14  
 Qw : 0  
 S = 31

S = 29

S = 323

Ql : 76  
 Qg : 159  
 Qr : 1  
 Qw : 0  
 S = 236

Sum = 834

alle Kraftfahrzeuge

Zufahrt 1: Rieffstraße West  
 Zufahrt 2: Rieffstraße Süd  
 Zufahrt 3: Zufahrt  
 Zufahrt 4: Rieffstraße Nord

# Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : 2924 Analyse KP25 NMS.krs  
 Projekt : Rieffstraße, Merzig  
 Projekt-Nummer : 2924  
 Knoten : KP 25 - Rieffstraße  
 Stunde : Analysefall NMS



## Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Rieffstraße West	1	1	221	0	0	344	349	1042	1027
2	Rieffstraße Süd	1	1	245	0	0	236	238	1021	1012
3	Zufahrt	1	1	454	3	0	31	31	846	846
4	Rieffstraße Nord	1	1	93	0	0	223	225	1155	1145

## Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Rieffstraße West	0,33	683	5,3	0,3	2	3	A
2	Rieffstraße Süd	0,23	776	4,6	0,2	1	2	A
3	Zufahrt	0,04	815	4,4	0,0	1	1	A
4	Rieffstraße Nord	0,19	922	3,9	0,2	1	2	A

**Gesamt-Qualitätsstufe : A**

Gesamter Verkehr  
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 843 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 834 Kfz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 1,09 (Kfz\*h)/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 4,69 s pro Fz

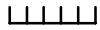
Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600  
 Staulängen : HBS 2015, CH + HCM (Wu, 1997)  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)  
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

# Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

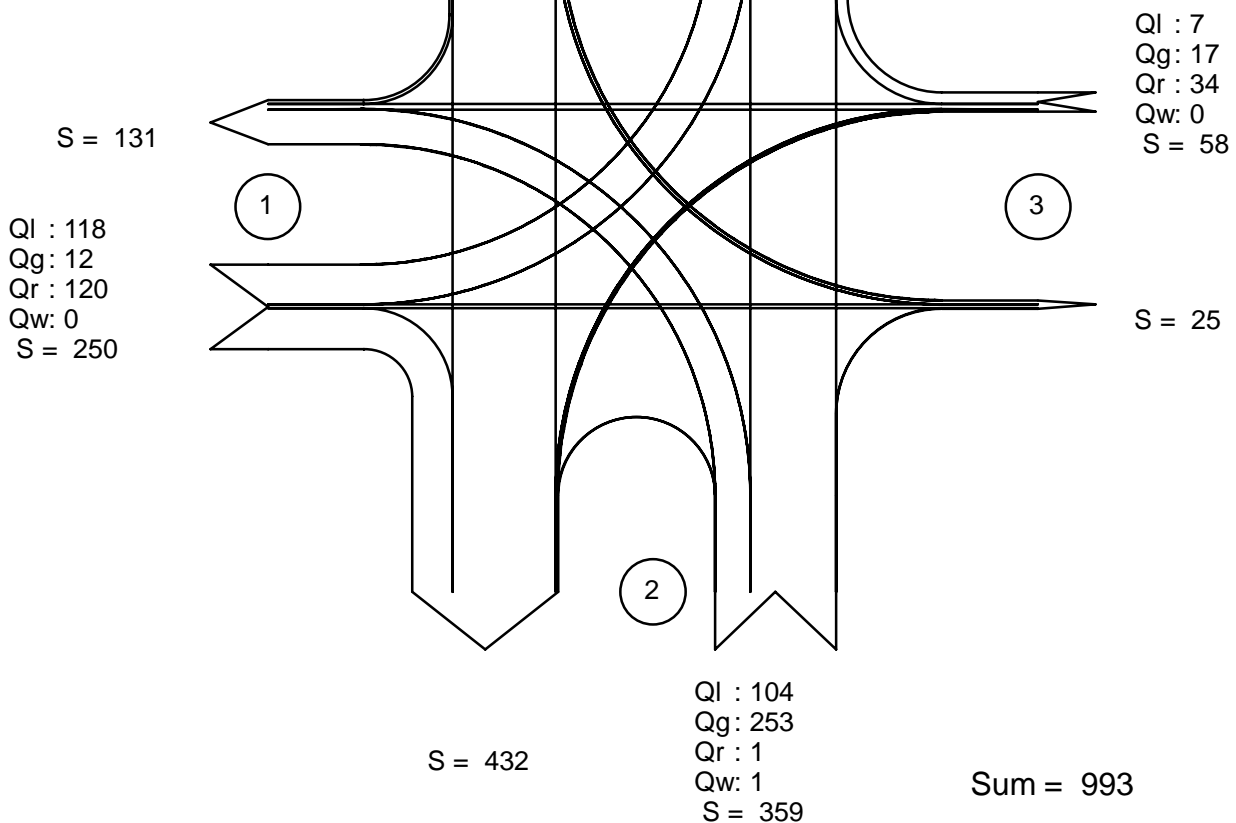
Datei: 2924 Analyse KP25 MiS.krs  
 Projekt: Rieffstraße, Merzig  
 Projekt-Nummer: 2924  
 Knoten: KP 25 - Rieffstraße  
 Stunde: Analysefall MiS

0 300 Fz / h



Ql : 12  
 Qg : 304  
 Qr : 10  
 Qw : 0  
 S = 326

S = 405



alle Kraftfahrzeuge

Zufahrt 1: Rieffstraße West  
 Zufahrt 2: Rieffstraße Süd  
 Zufahrt 3: Zufahrt  
 Zufahrt 4: Rieffstraße Nord

# Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : 2924 Analyse KP25 MiS.krs  
 Projekt : Rieffstraße, Merzig  
 Projekt-Nummer : 2924  
 Knoten : KP 25 - Rieffstraße  
 Stunde : Analysefall MiS



## Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Rieffstraße West	1	1	327	0	0	251	252	952	948
2	Rieffstraße Süd	1	1	143	0	0	361	361	1111	1111
3	Zufahrt	1	1	479	2	0	58	58	826	826
4	Rieffstraße Nord	1	1	130	0	0	326	329	1122	1112

## Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Rieffstraße West	0,26	697	5,2	0,2	2	2	A
2	Rieffstraße Süd	0,32	750	4,8	0,3	2	3	A
3	Zufahrt	0,07	768	4,7	0,1	1	1	A
4	Rieffstraße Nord	0,29	786	4,6	0,3	2	2	A

**Gesamt-Qualitätsstufe : A**

Gesamter Verkehr  
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1000 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 993 Kfz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 1,33 (Kfz\*h)/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 4,81 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600  
 Staulängen : HBS 2015, CH + HCM (Wu, 1997)  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)  
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren



# Anlagen

## V-40 bis V-45

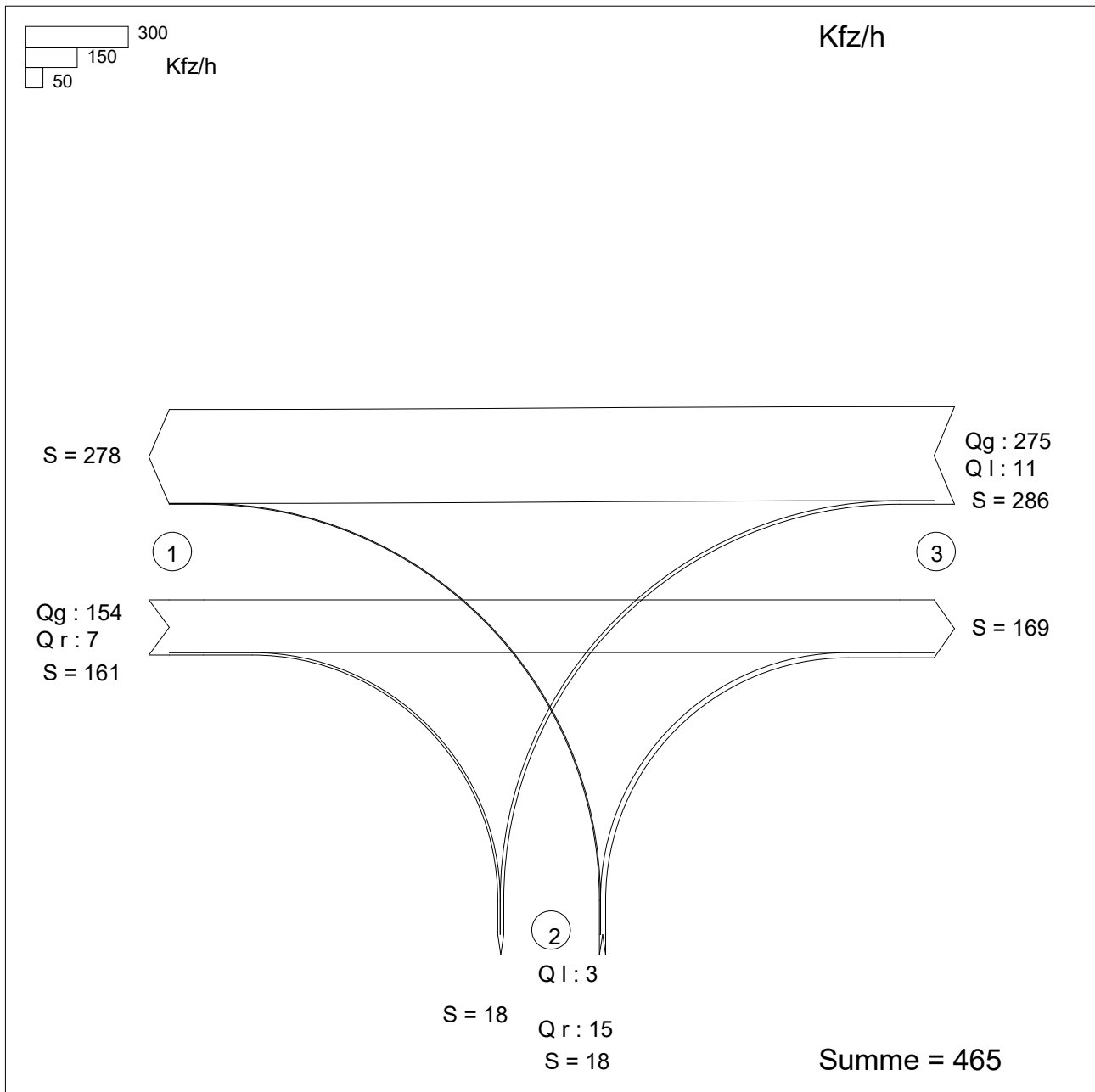
Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

Analysefall

Knotenpunkt A  
Rieffstraße / Anbindung Kaufland

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
Knotenpunkt : KPA-Zufahrt Kaufland/Rieffstraße  
Stunde : Analysefall MS  
Datei : 2924\_KPA Analyse MS.kob



Zufahrt 1: Rieffstraße  
Zufahrt 2: Zufahrt Kaufland  
Zufahrt 3: Rieffstraße

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

# HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPA-Zufahrt Kaufland/Rieffstraße  
 Stunde : Analysefall MS  
 Datei : 2924\_KPA Analyse MS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		162				1800					A
3		8				1600					A
MischH											
4		4	6,5	3,2	444	608		7,9	1	1	A
6		15	5,9	3,0	158	990		3,7	1	1	A
MischN		19				874	4 + 6	4,4	1	1	A
8		281				1800					A
7		11	5,5	2,8	161	1070		3,4	1	1	A
MischH		292				1800	7 + 8	2,4	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 S5**

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rieffstraße

Rieffstraße

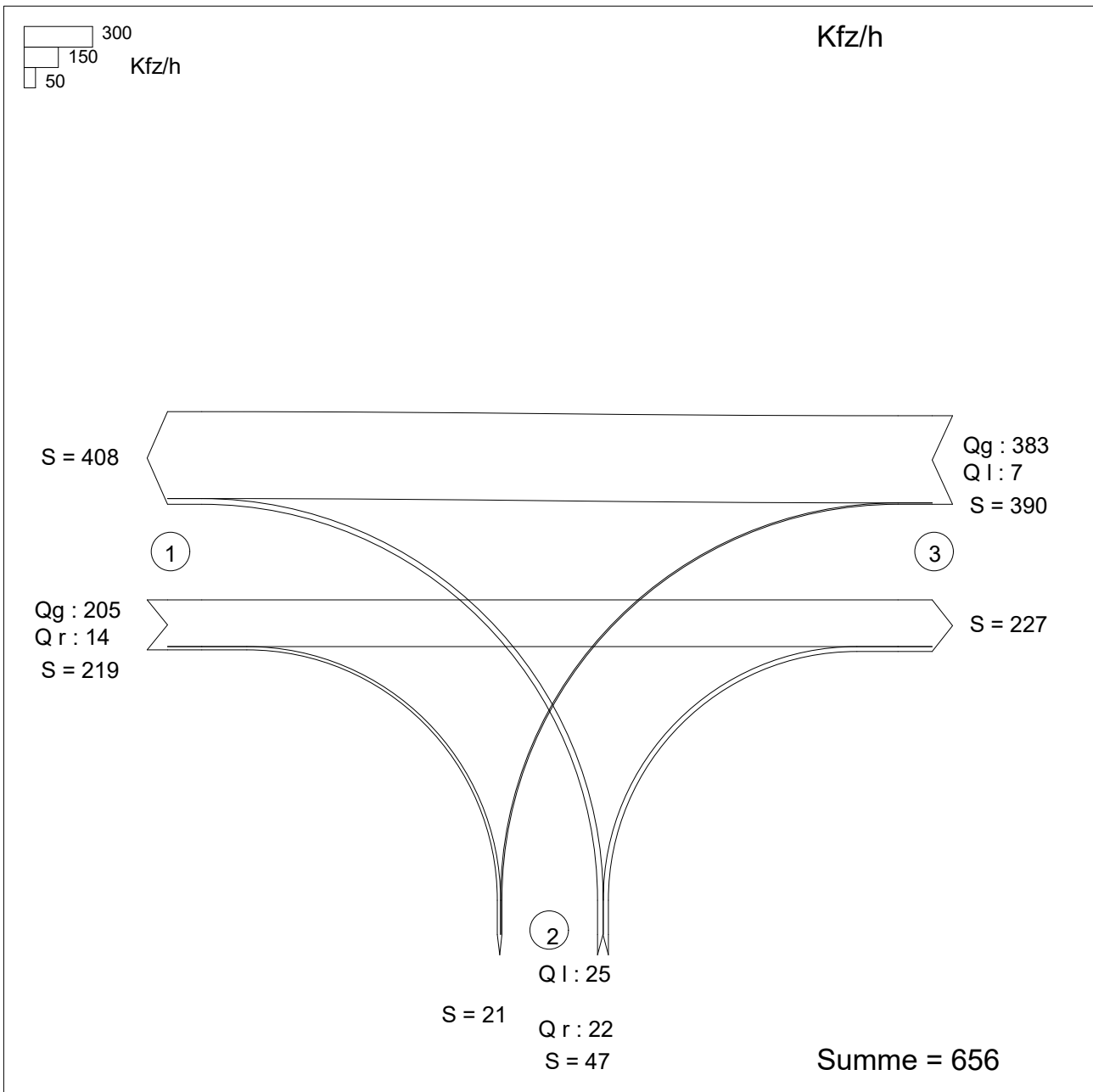
Nebenstrasse : Zufahrt Kaufland

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum

# Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPA-Zufahrt Kaufland/Rieffstraße  
 Stunde : Analysefall NMS  
 Datei : 2924\_KPA Analyse NMS.kob



Zufahrt 1: Rieffstraße  
 Zufahrt 2: Zufahrt Kaufland  
 Zufahrt 3: Rieffstraße

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

# HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPA-Zufahrt Kaufland/Rieffstraße  
 Stunde : Analysefall NMS  
 Datei : 2924\_KPA Analyse NMS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		207				1800					A
3		16				1600					A
MischH											
4		25	6,5	3,2	602	491		7,7	1	1	A
6		22	5,9	3,0	212	926		4,0	1	1	A
MischN		47				630	4 + 6	6,2	1	1	A
8		390				1800					A
7		7	5,5	2,8	219	1002		3,6	1	1	A
MischH		397				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 S5**

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rieffstraße

Rieffstraße

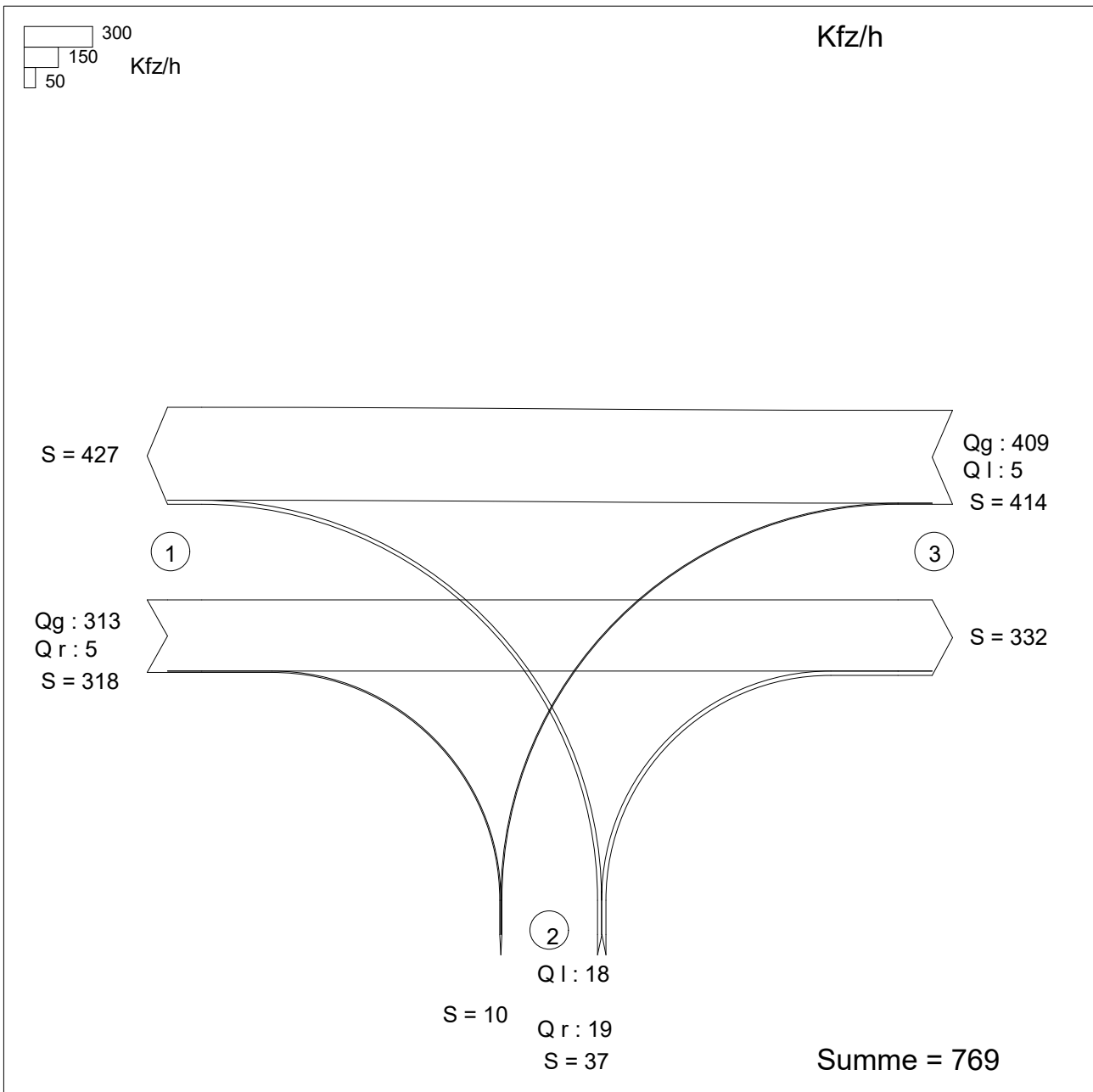
Nebenstrasse : Zufahrt Kaufland

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPA-Zufahrt Kaufland/Rieffstraße  
 Stunde : Analysefall MiS  
 Datei : 2924\_KPA Analyse MiS.kob



Zufahrt 1: Rieffstraße  
 Zufahrt 2: Zufahrt Kaufland  
 Zufahrt 3: Rieffstraße

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

# HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPA-Zufahrt Kaufland/Rieffstraße  
 Stunde : Analysefall MiS  
 Datei : 2924\_KPA Analyse MiS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		316				1800					A
3		5				1600					A
MischH											
4		18	6,5	3,2	730	414		9,1	1	1	A
6		19	5,9	3,0	316	816		4,5	1	1	A
MischN		37				554	4 + 6	7,0	1	1	A
8		410				1800					A
7		5	5,5	2,8	318	895		4,0	1	1	A
MischH		415				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 S5**

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rieffstraße

Rieffstraße

Nebenstrasse : Zufahrt Kaufland

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum



# Anlagen

## V-46 bis V-51

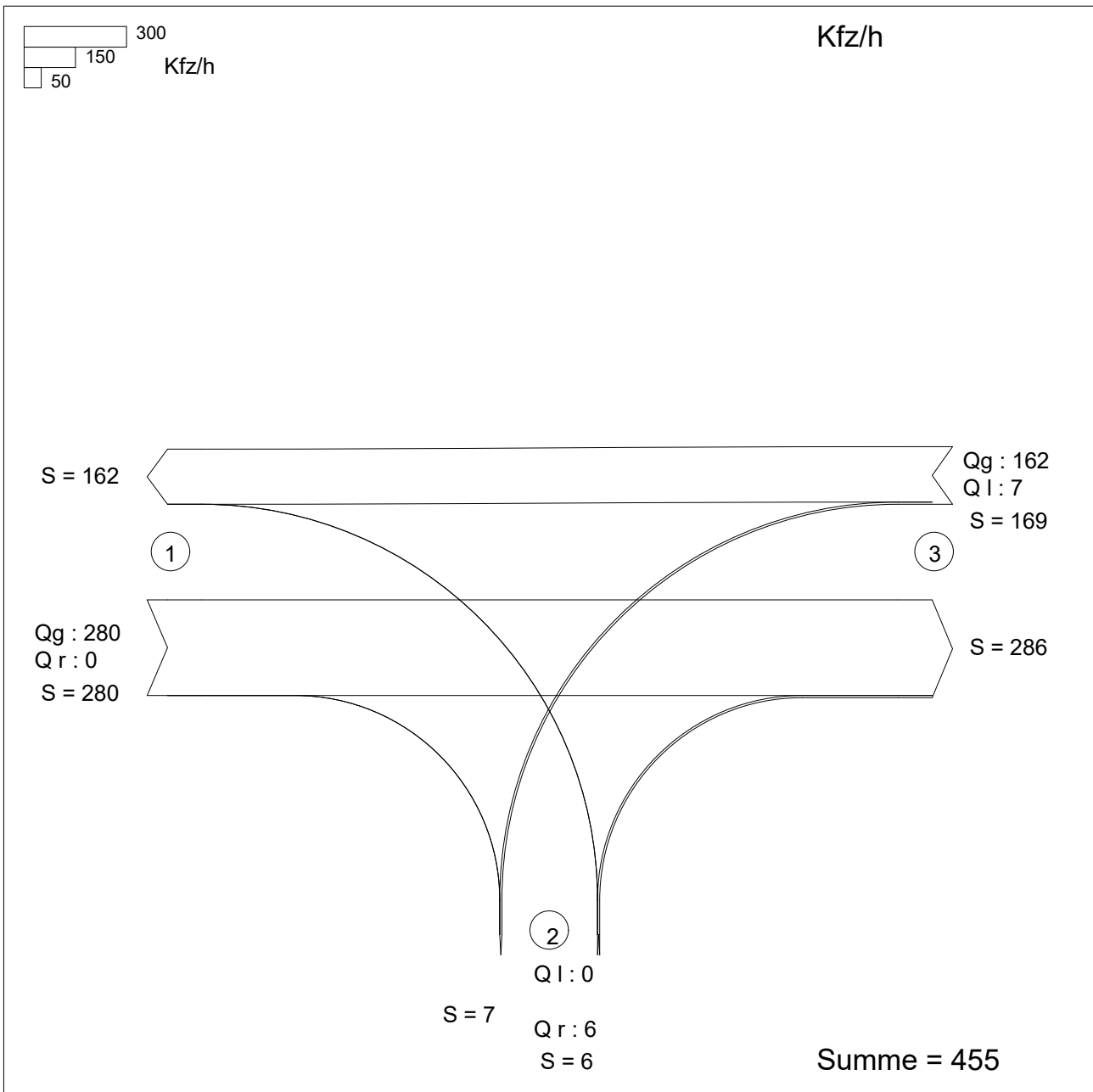
Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

Analysefall

Knotenpunkt B  
Rieffstraße / Anbindung Bahngelände

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPB-Rieffstraße/Zufahrt Bahngelände  
 Stunde : Analysefall MS  
 Datei : 2924\_KPB Analyse MS.kob



Zufahrt 1: Rieffstraße  
 Zufahrt 2: Zufahrt Kaufland  
 Zufahrt 3: Rieffstraße

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

# HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPB-Rieffstraße/Zufahrt Bahngelände  
 Stunde : Analysefall MS  
 Datei : 2924\_KPB Analyse MS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		285				1800					A
3		0				1600					
MischH											
4		0	6,5	3,2	449	606					
6		7	5,9	3,0	280	852		5,0	1	1	A
MischN		7				852	4 + 6	5,0	1	1	A
8		170				1800					A
7		7	5,5	2,8	280	935		3,9	1	1	A
MischH		177				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 S5**

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rieffstraße

Rieffstraße

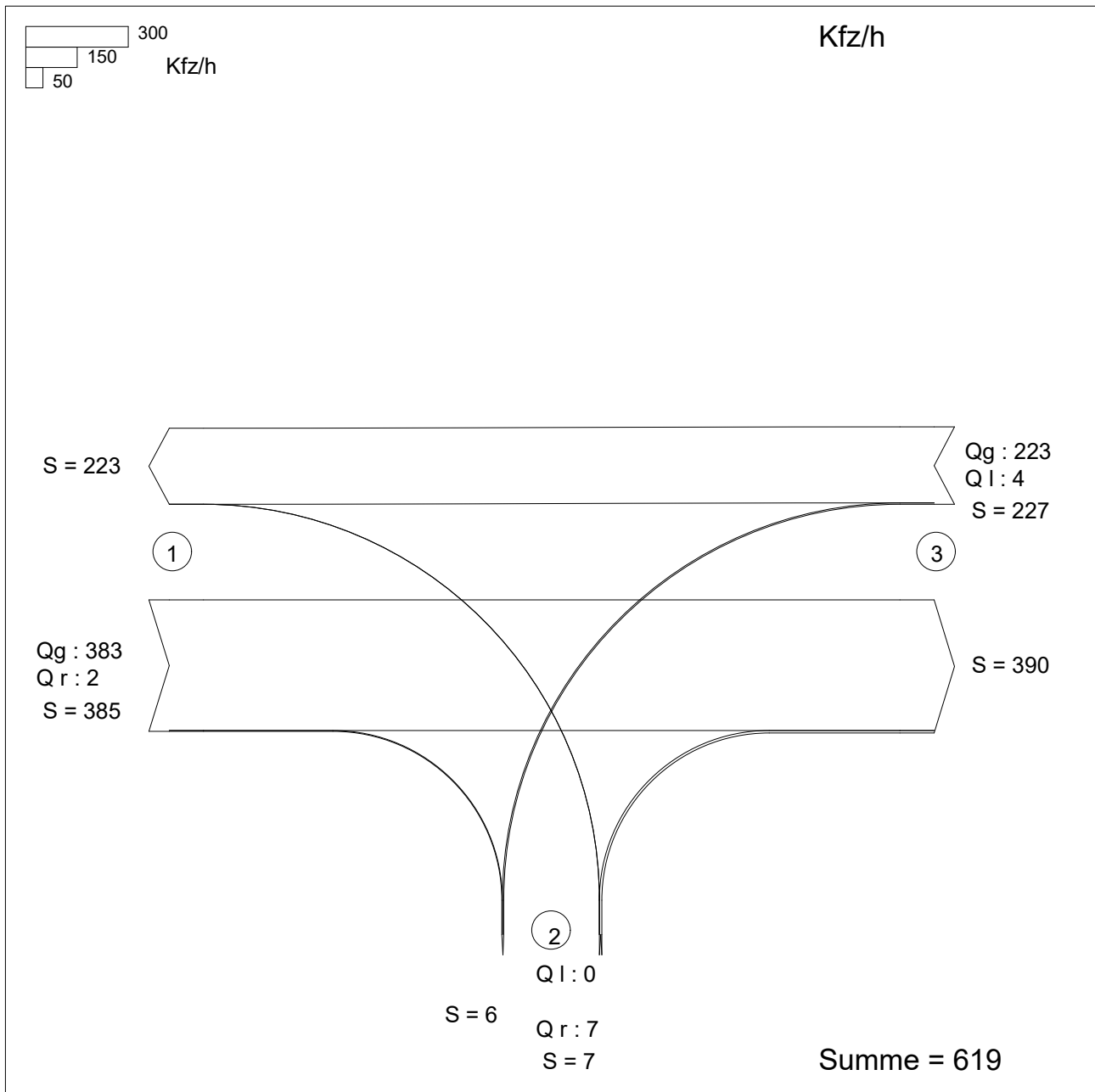
Nebenstrasse : Zufahrt Kaufland

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPB-Rieffstraße/Zufahrt Bahngelände  
 Stunde : Analysefall NMS  
 Datei : 2924\_KPB Analyse NMS.kob



Zufahrt 1: Rieffstraße  
 Zufahrt 2: Zufahrt Kaufland  
 Zufahrt 3: Rieffstraße

KNOBEL Version 7.2.2







BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

# HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPB-Rieffstraße/Zufahrt Bahngelände  
 Stunde : Analysefall NMS  
 Datei : 2924\_KPB Analyse NMS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		390				1800					A
3		2				1600					A
MischH											
4		0	6,5	3,2	611	487					
6		7	5,9	3,0	384	751		4,8	1	1	A
MischN		7				751	4 + 6	4,8	1	1	A
8		225				1800					A
7		4	5,5	2,8	385	829		4,4	1	1	A
MischH		229				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 S5**

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rieffstraße

Rieffstraße

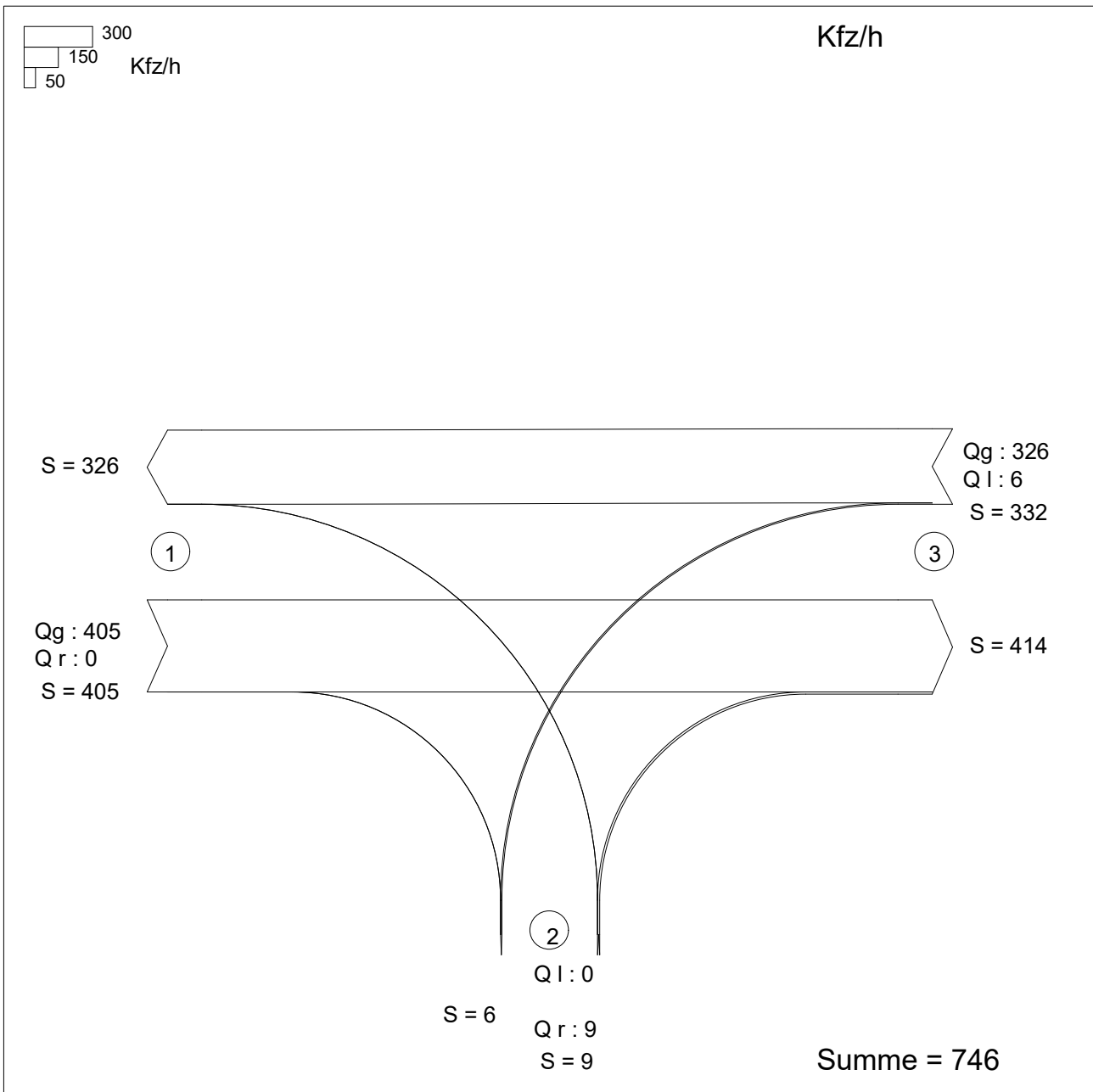
Nebenstrasse : Zufahrt Kaufland

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPB-Rieffstraße/Zufahrt Bahngelände  
 Stunde : Analysefall MiS  
 Datei : 2924\_KPB Analyse MiS.kob



Zufahrt 1: Rieffstraße  
 Zufahrt 2: Zufahrt Kaufland  
 Zufahrt 3: Rieffstraße

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

# HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPB-Rieffstraße/Zufahrt Bahngelände  
 Stunde : Analysefall MiS  
 Datei : 2924\_KPB Analyse MiS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		406				1800					A
3		0				1600					
MischH											
4		0	6,5	3,2	737	409					
6		9	5,9	3,0	405	731		5,0	1	1	A
MischN		9				731	4 + 6	5,0	1	1	A
8		329				1800					A
7		6	5,5	2,8	405	811		4,5	1	1	A
MischH		335				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 S5**

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rieffstraße  
 Rieffstraße

Nebenstrasse : Zufahrt Kaufland

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum



# Anlagen

## V-52 bis V-112

Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

Prognose-Planfall



# Anlagen

## V-52 bis V-57

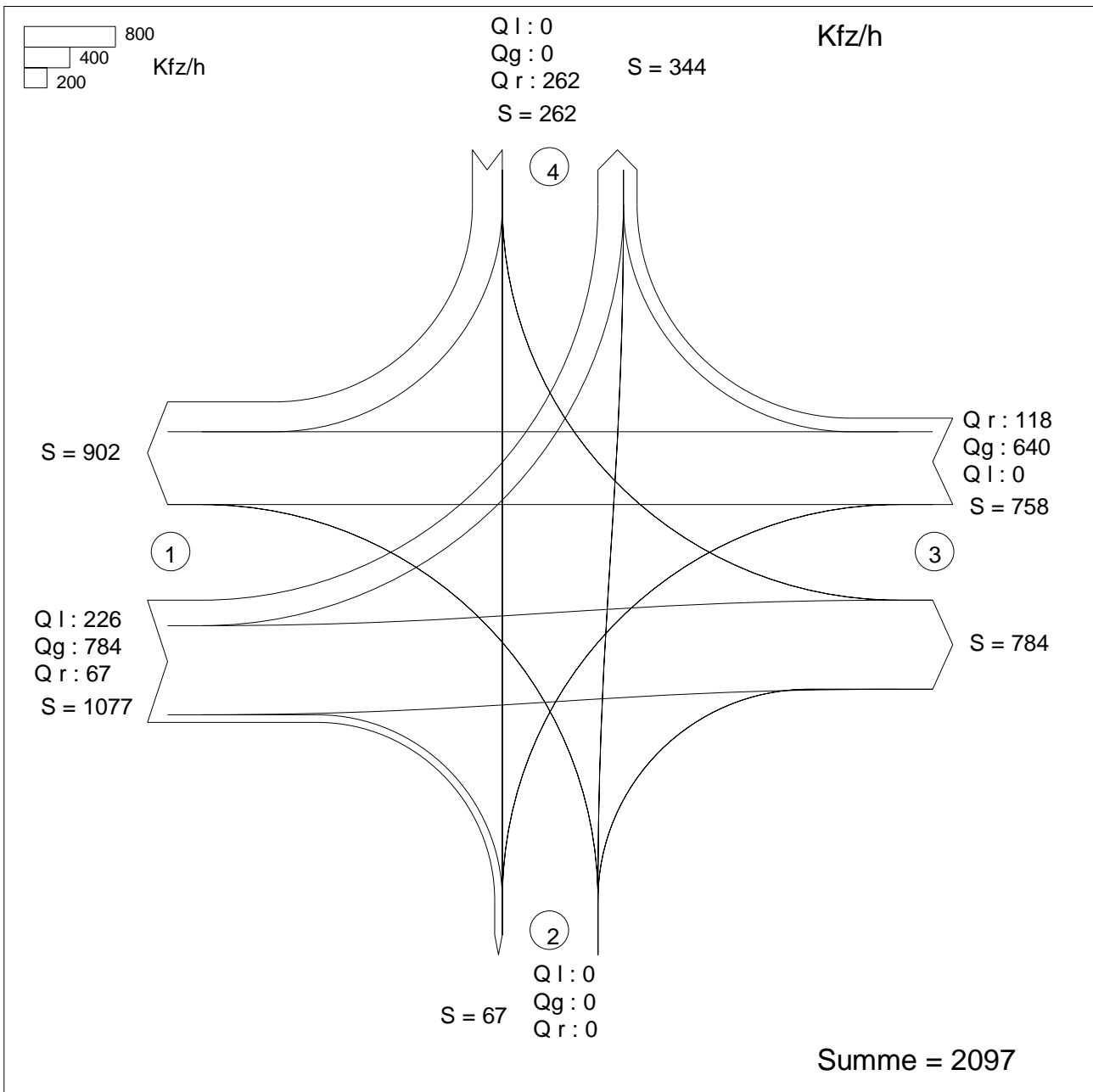
Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

Prognose-Planfall

Knotenpunkt 3  
Lothringer Straße / Rampe L 174

# Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP3-Lothringer Straße/Zufahrt L174  
 Stunde : Prognosefall MS  
 Datei : 2924\_KP3 PROGNOSE MS.kob



Zufahrt 1: Lothringer Straße West  
 Zufahrt 2: Zufahrt Parkplatz  
 Zufahrt 3: Lothringer Straße Ost  
 Zufahrt 4: Zufahrt L174

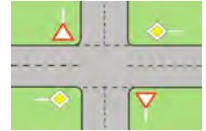
KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

# HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP3-Lothringer Straße/Zufahrt L174  
 Stunde : Prognosefall MS  
 Datei : 2924\_KP3 PROGNOSE MS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
1		230	5,5	2,8	640	620		9,3	2	3	A
2		810				1800					A
3		68				1600					A
Misch-H		878				1783	2 + 3	4,1	3	5	A
4		0	6,5	3,2	1946	26					
5		0	6,7	3,3	1684	65					
6		0	5,9	3,0	818	442					
Misch-N		0				208	4 + 5 + 6	0,0	0	0	A
9		123	5,9	3,0	226	910		4,7	1	1	A
8		660				1800					A
7		0	5,5	2,8	851	488					
Misch-H		660				1800	7 + 8				
10		0	6,5	3,2	1684	72					
11		0	6,7	3,3	1717	62					
12		270	5,9	3,0	640	549		13,2	3	5	B
Misch-N		269,5				549	10+11+12	13,2	3	5	B

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 S5**

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

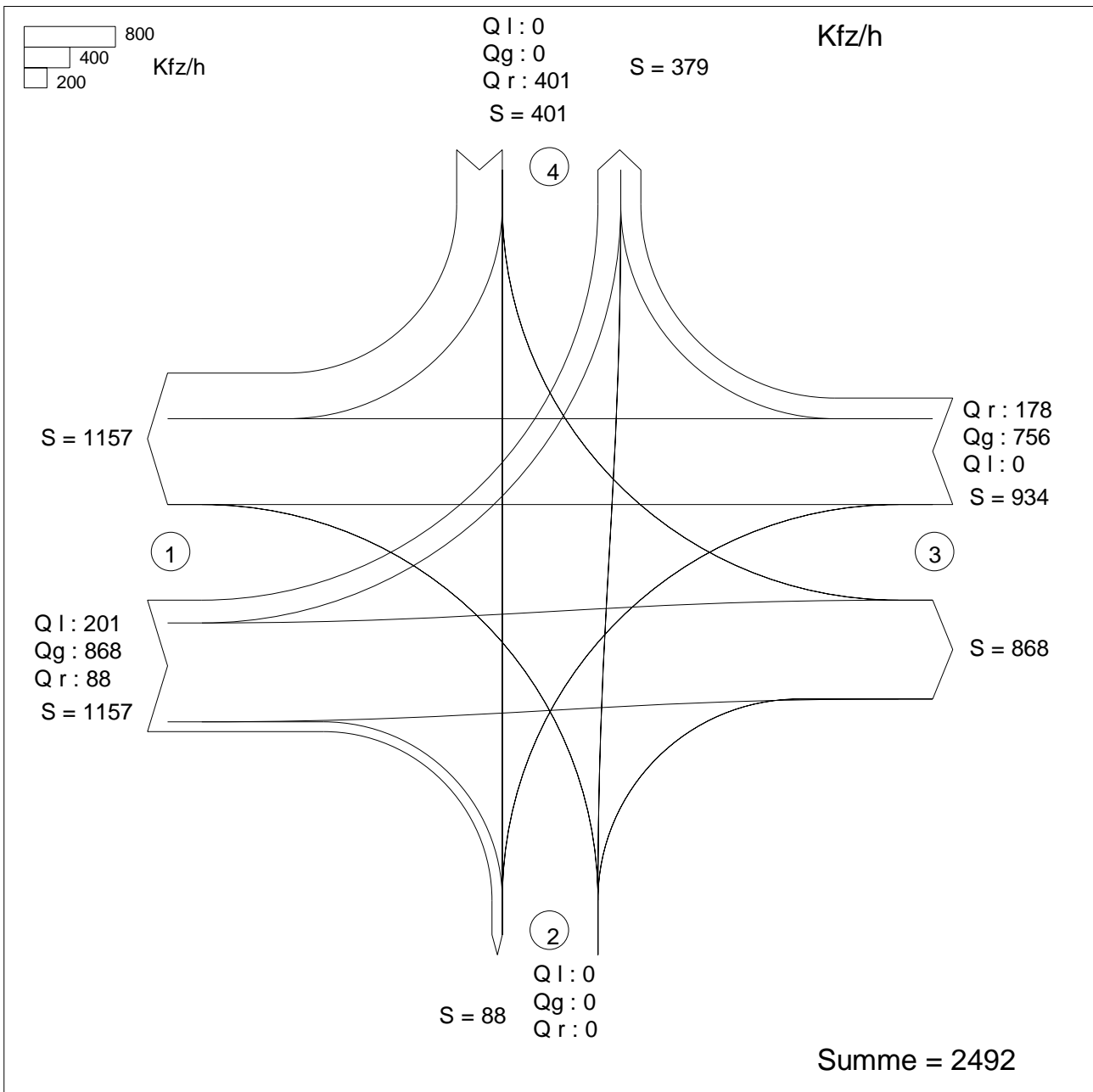
Hauptstrasse : Lothringer Straße West  
 Lothringer Straße Ost  
 Nebenstrasse : Zufahrt Parkplatz  
 Zufahrt L174

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum

# Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP3-Lothringer Straße/Zufahrt L174  
 Stunde : Prognosefall NMS  
 Datei : 2924\_KP3 PROGNOSE NMS.kob



Zufahrt 1: Lothringer Straße West  
 Zufahrt 2: Zufahrt Parkplatz  
 Zufahrt 3: Lothringer Straße Ost  
 Zufahrt 4: Zufahrt L174

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

# HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP3-Lothringer Straße/Zufahrt L174  
 Stunde : Prognosefall NMS  
 Datei : 2924\_KP3 PROGNOSE NMS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
1		208	5,5	2,8	756	544		11,0	2	3	B
2		881				1800					A
3		88				1600					A
Misch-H		969				1780	2 + 3	4,5	4	6	A
4		0	6,5	3,2	2270	5					
5		0	6,7	3,3	1869	49					
6		0	5,9	3,0	912	394					
Misch-N		0				175	4 + 5 + 6	0,0	0	0	A
9		180	5,9	3,0	201	939		4,8	1	2	A
8		768				1800					A
7		0	5,5	2,8	956	433					
Misch-H		768				1800	7 + 8				
10		0	6,5	3,2	1869	55					
11		0	6,7	3,3	1913	46					
12		408	5,9	3,0	756	476		47,6	13	18	E
Misch-N		407,5				476	10+11+12	47,3	13	18	E

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

E

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 S5**

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

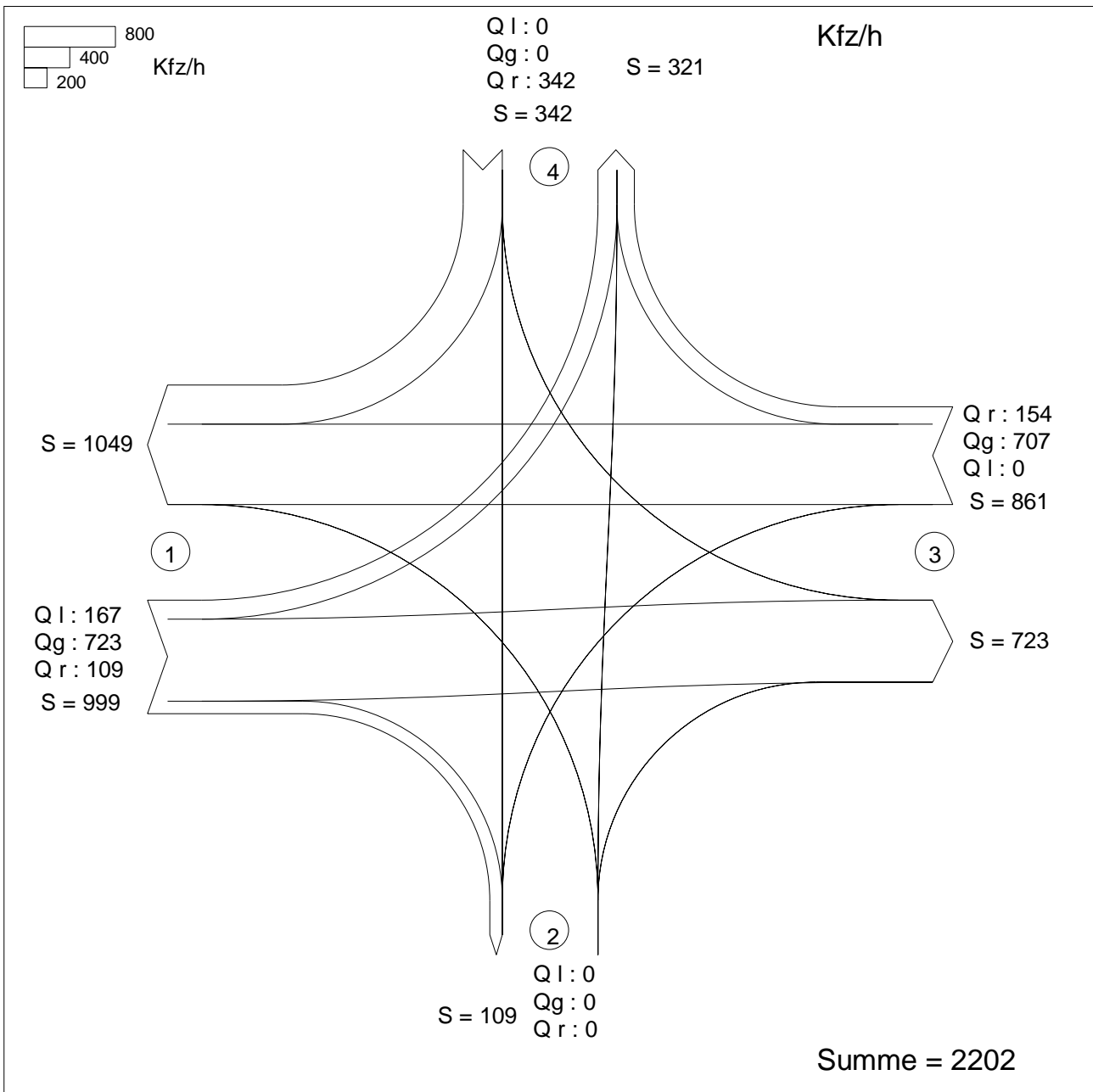
Hauptstrasse : Lothringer Straße West  
 Lothringer Straße Ost  
 Nebenstrasse : Zufahrt Parkplatz  
 Zufahrt L174

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP3-Lothringer Straße/Zufahrt L174  
 Stunde : Prognosefall MiS  
 Datei : 2924\_KP3 PROGNOSE MIS.kob



Zufahrt 1: Lothringer Straße West  
 Zufahrt 2: Zufahrt Parkplatz  
 Zufahrt 3: Lothringer Straße Ost  
 Zufahrt 4: Zufahrt L174

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP3-Lothringer Straße/Zufahrt L174  
 Stunde : Prognosefall MiS  
 Datei : 2924\_KP3 PROGNOSE MIS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
1		168	5,5	2,8	707	575		8,9	2	2	A
2		732				1800					A
3		109				1600					A
Misch-H		841				1771	2 + 3	3,9	3	5	A
4		0	6,5	3,2	1994	16					
5		0	6,7	3,3	1652	76					
6		0	5,9	3,0	778	464					
Misch-N		0				215	4 + 5 + 6	0,0	0	0	A
9		154	5,9	3,0	167	978		4,4	1	1	A
8		710				1800					A
7		0	5,5	2,8	832	498					
Misch-H		710				1800	7 + 8				
10		0	6,5	3,2	1652	84					
11		0	6,7	3,3	1706	71					
12		350	5,9	3,0	707	506		23,2	7	10	C
Misch-N		350				506	10+11+12	23,2	7	10	C

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

C

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

HBS 2015 S5

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Lothringer Straße West  
 Lothringer Straße Ost  
 Nebenstrasse : Zufahrt Parkplatz  
 Zufahrt L174

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum



# Anlagen

## V-58 bis V-67

Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

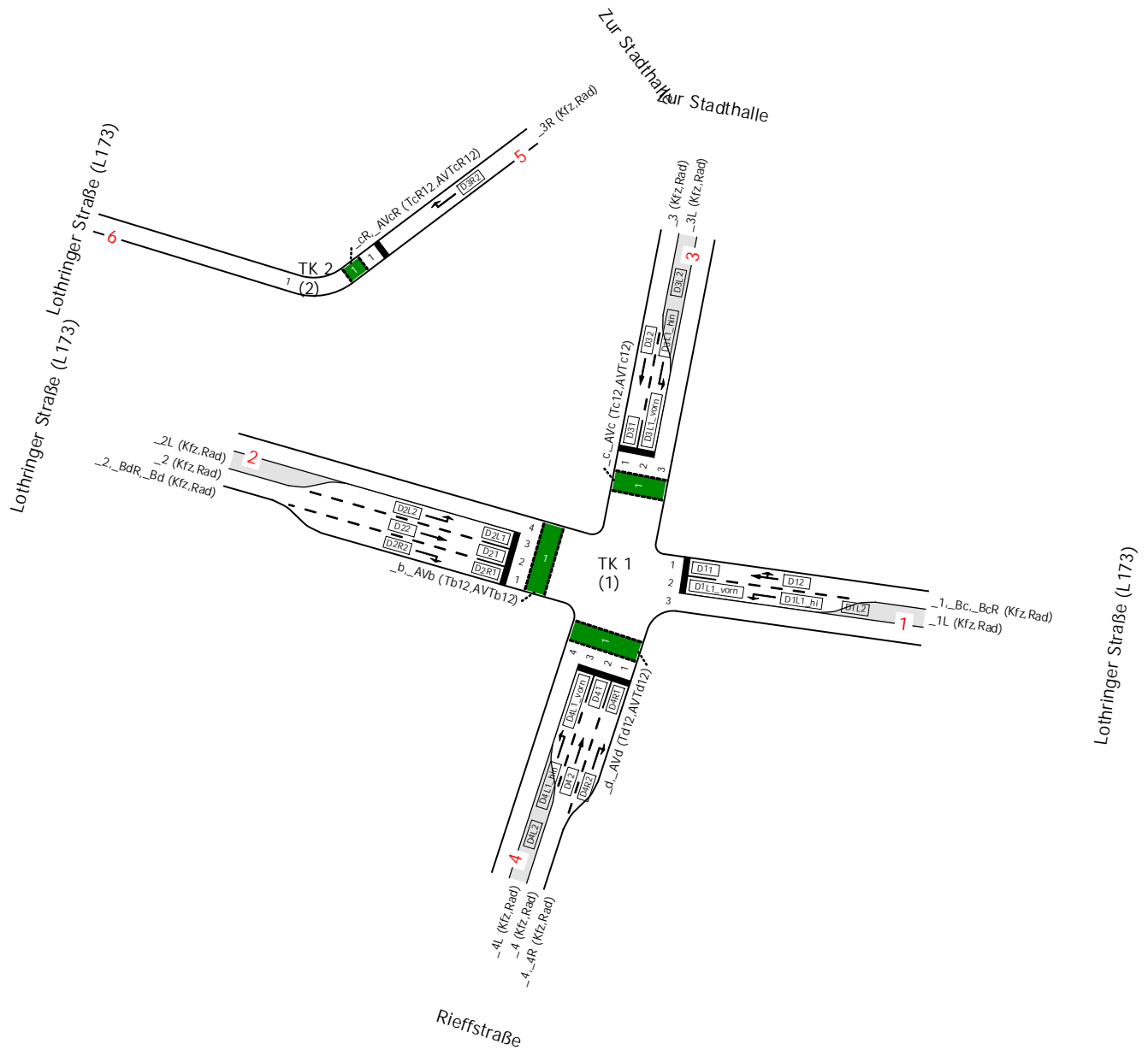
Prognose-Planfall

Knotenpunkt 4  
Lothringer Straße / Rampe L 174

# Knotendaten

LISA 8.2

KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle



Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Strombelastungsplan

LISA 8.2

## Prognose MS

von \ nach	5	6
5		454
6		



Lothringer Straße (L173)  
(Arm 6)

Zur Stadthalle  
(Arm 5)

Σ 454

von \ nach	1	2	3	4
1		235	30	104
2	453		216	115
3	38			77
4	189	69	103	

Zur Stadthalle  
(Arm 3)

Σ 115 Σ 349

Lothringer Straße (L173)  
(Arm 2)

Σ 304

Σ 784

Lothringer Straße (L173)  
(Arm 1)

Rieffstraße  
(Arm 4)

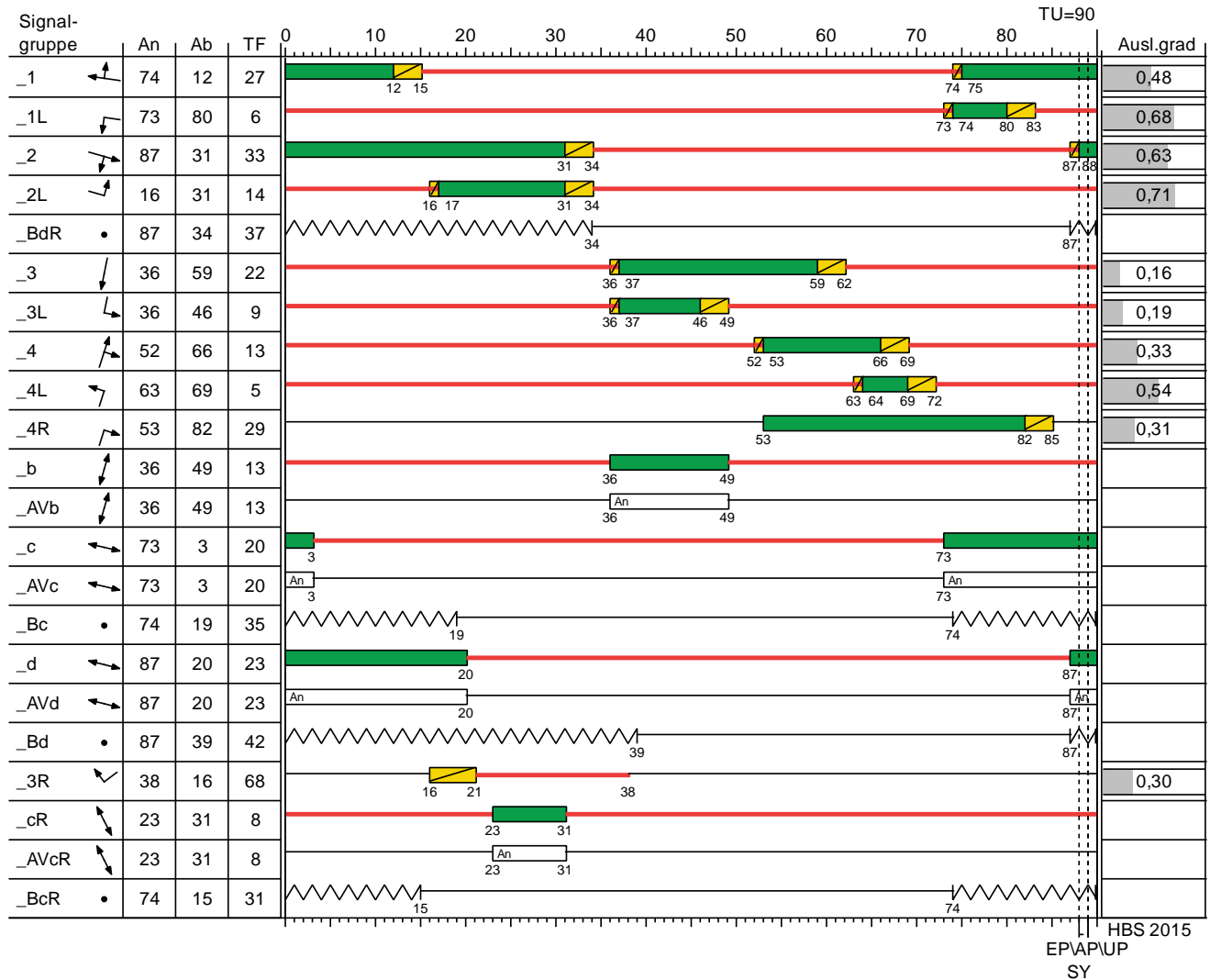
Σ 296 Σ 361

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Signalzeitenplan

LISA 8.2

## P13 Prognose MS














Morgenspitzenprogramm (Festzeit)

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Nachweis der Verkehrsqualität

LISA 8.2

## MIV - P13 Prognose MS (TU=90) - Prognose MS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f <sub>in</sub> [-]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	x	t <sub>W</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		_1	27	63	0,311	265	6,625	1,1	1,997	1803	558	14	0,543	5,908	10,019	66,426		0,475	28,686	B	
	2		_1L	6	84	0,078	104	2,600	1,1	1,852	1944	152	4	1,352	3,884	7,217	44,558	62,000	0,684	72,431	E	
2	1		_2	33	57	0,378	115	2,875	1,1	2,222	1620	595	15	0,135	2,094	4,541	30,434	85,000	0,193	20,223	B	
	2		_2	33	57	0,378	453	11,325	1,1	1,899	1896	717	18	1,121	10,376	15,824	100,166		0,632	28,502	B	
	3		_2L	14	76	0,167	216	5,400	1,1	1,968	1829	305	8	1,625	6,726	11,112	66,872		0,708	54,592	D	
3	1		_3	22	68	0,256	77	1,925	1,1	1,852	1944	498	12	0,103	1,594	3,729	23,023		0,155	26,683	B	
	2		_3L	9	81	0,111	38	0,950	1,1	2,021	1781	198	5	0,133	0,996	2,684	17,054	38,000	0,192	38,757	C	
4	1		_4, _4R	29	61	0,333	189	4,725	1,1	1,956	1840	613	15	0,256	3,768	7,051	43,998	47,000	0,308	23,811	B	
	2		_4	13	77	0,156	103	2,575	1,1	1,813	1986	310	8	0,286	2,578	5,293	31,980		0,332	37,127	C	
	3		_4L	5	85	0,067	69	1,725	1,1	1,897	1898	127	3	0,708	2,378	4,986	31,531		0,543	60,720	D	
5	1		_3R	68	22	0,767	454	11,350	1,1	1,832	1965	1507	38	0,247	3,685	6,932	42,341		0,301	3,766	A	
Knotenpunktssummen:							2083					5580										
Gewichtete Mittelwerte:																			0,453	28,764		
				TU = 90 s T = 3600 s																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f <sub>in</sub>	Instationaritätsfaktor	[-]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>W</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Strombelastungsplan

LISA 8.2

## Prognose NMS

von \ nach	5	6
5		509
6		

20
100
500

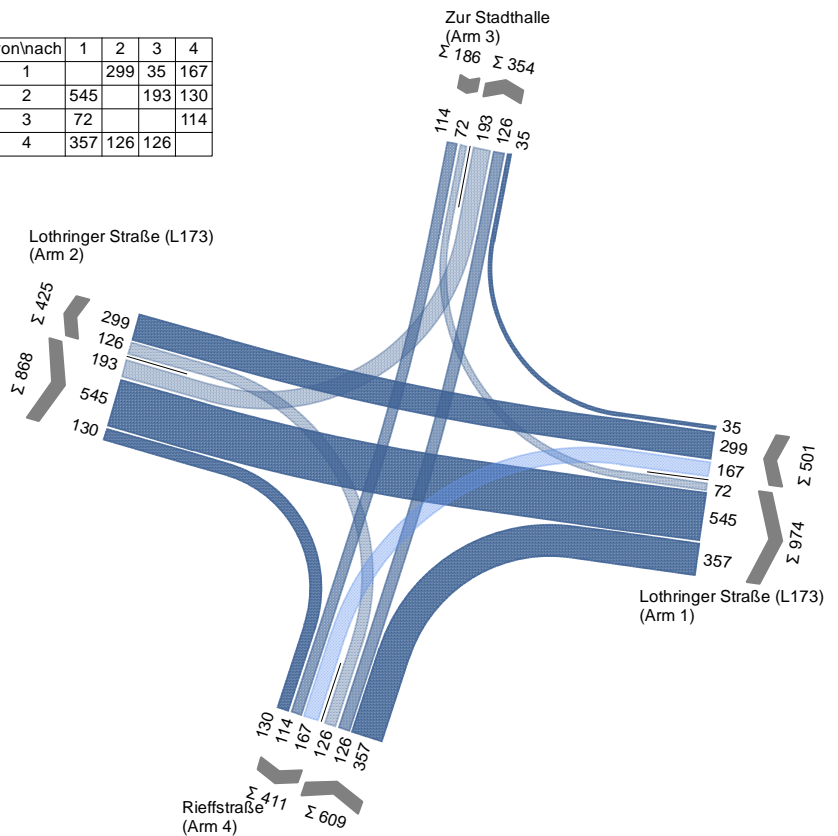
Lothringer Straße (L173)  
(Arm 6)

Zur Stadthalle  
(Arm 5)

von \ nach	1	2	3	4
1		299	35	167
2	545		193	130
3	72			114
4	357	126	126	

Zur Stadthalle  
(Arm 3)

Lothringer Straße (L173)  
(Arm 2)



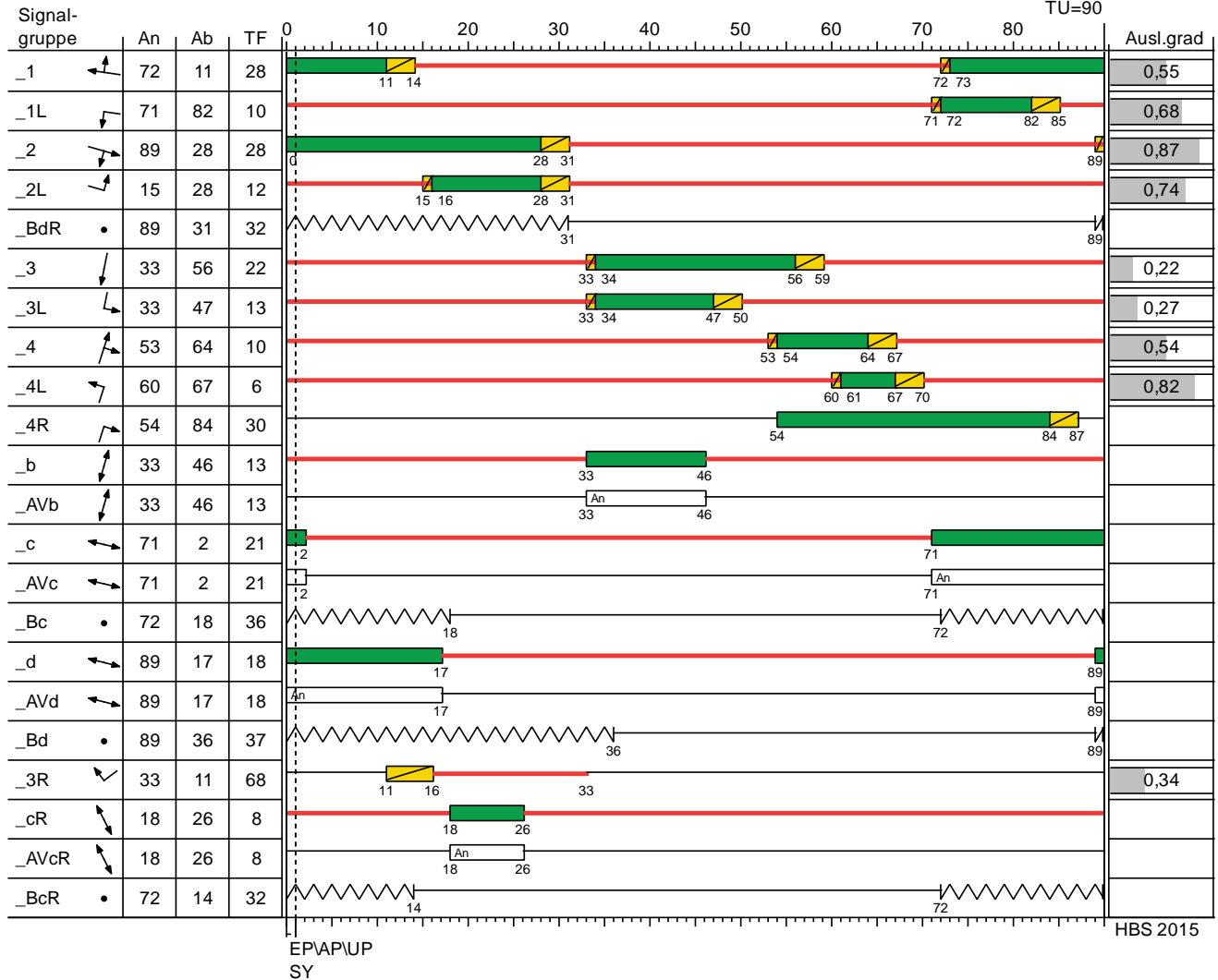
Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Signalzeitenplan

LISA 8.2

## P14 Prognose NMS

TU=90



— Dunkel;Aus    Gelb    \/\ GelbBlinken    Gruen    Rot    Rotgelb    An Ton












Nachmittagsspitzenprogramm (Festzeit)

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Nachweis der Verkehrsqualität

LISA 8.2

## MIV - P14 Prognose NMS (TU=90) - Prognose NMS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f <sub>in</sub> [-]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	x	t <sub>W</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		_1	28	62	0,322	334	8,350	1,1	1,890	1905	613	15	0,741	7,607	12,272	76,577		0,545	29,441	B	
	2		_1L	10	80	0,122	167	4,175	1,1	1,800	2000	244	6	1,406	5,405	9,337	56,022	62,000	0,684	58,592	D	
2	1		_2	28	62	0,322	130	3,250	1,1	2,069	1740	548	14	0,176	2,582	5,300	33,072	85,000	0,237	23,975	B	
	2		_2	28	62	0,322	545	13,625	1,1	1,841	1955	630	16	5,892	18,696	26,009	159,643		0,865	62,341	D	
	3		_2L	12	78	0,144	193	4,825	1,1	1,978	1820	262	7	1,892	6,513	10,829	65,494		0,737	62,885	D	
3	1		_3	22	68	0,256	114	2,850	1,1	1,813	1986	508	13	0,163	2,412	5,039	30,446		0,224	27,579	B	
	2		_3L	13	77	0,156	72	1,800	1,1	2,066	1742	272	7	0,205	1,790	4,053	26,336	38,000	0,265	36,150	C	
4	1		_4, _4R	30	60	0,344	357	8,925	1,1	1,921	1874	645	16	0,768	7,998	12,781	78,296	47,000	0,553	28,201	B	
	2		_4	10	80	0,122	126	3,150	1,1	1,800	2000	244	6	0,643	3,595	6,802	40,812		0,516	46,507	C	
	1+2		_4, _4R				483	12,075	1,1	1,890	1905	889	22	0,736	9,358	14,532	87,192		0,543	20,107	B	
	3		_4L	6	84	0,078	126	3,150	1,1	1,832	1965	153	4	2,865	5,969	10,101	61,697		0,824	108,293	E	
5	1		_3R	68	22	0,767	509	12,725	1,1	1,822	1976	1516	38	0,293	4,287	7,789	47,295		0,336	3,987	A	
Knotenpunktssummen:							2673					5635										
Gewichtete Mittelwerte:																			0,570	37,404		
				TU = 90 s T = 3600 s																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f <sub>in</sub>	Instationaritätsfaktor	[-]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>W</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Strombelastungsplan

LISA 8.2

## Prognose MiS

von \ nach	5	6
5		496
6		



Lothringer Straße (L173)  
(Arm 6)

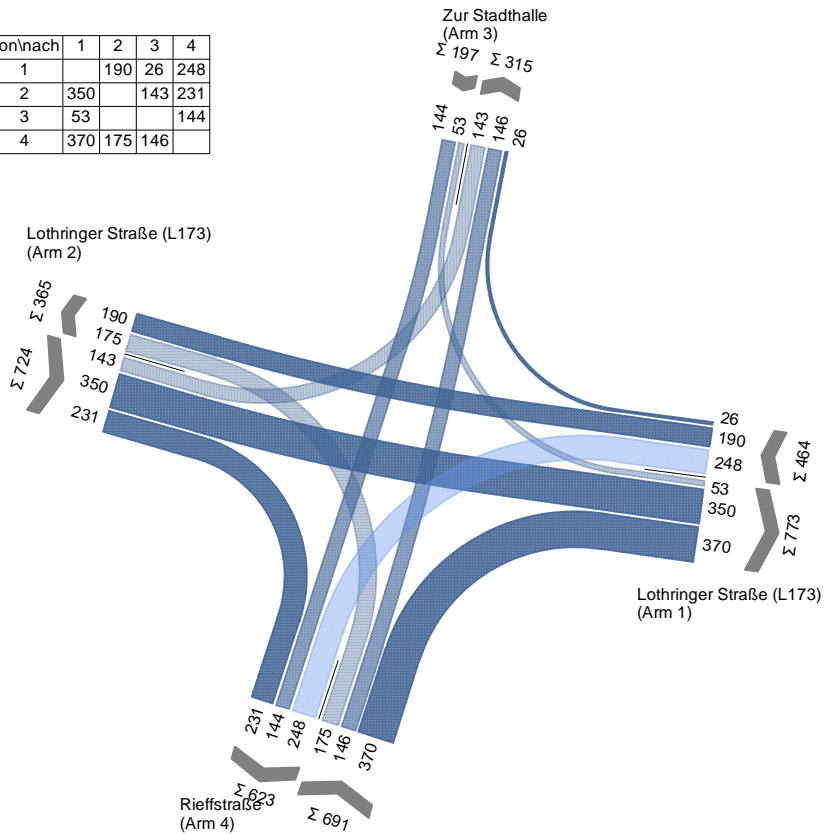
Zur Stadthalle  
(Arm 5)



von \ nach	1	2	3	4
1		190	26	248
2	350		143	231
3	53			144
4	370	175	146	

Zur Stadthalle  
(Arm 3)

Lothringer Straße (L173)  
(Arm 2)

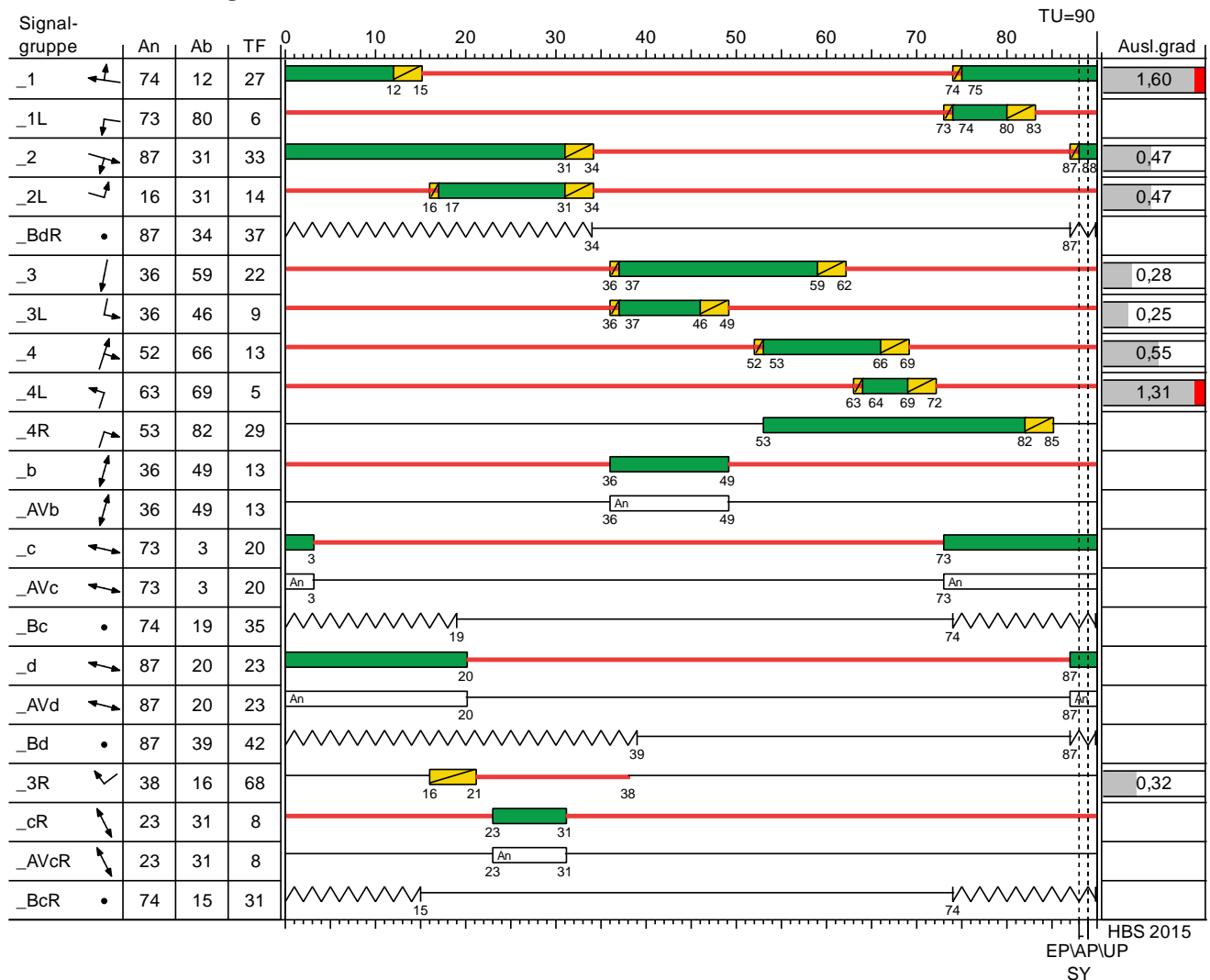


Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Signalzeitenplan

LISA 8.2

## P13 Prognose MiS














Mittagsspitzenprogramm Samstag (Festzeit)

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Nachweis der Verkehrsqualität

LISA 8.2

## MIV - P13 Prognose MiS (TU=90) - Prognose MiS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f <sub>in</sub> [-]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		_1	27	63	0,311	216	5,400	1,1	1,851	1945	605	15	0,322	4,507	8,097	49,554		0,357	25,946	B	
	2		_1L	6	84	0,078	248	6,200	1,1	1,811	1988	155	4	47,797	53,997	66,425	400,941	62,000	1,600	1151,614	F	
	1+2		_1, _1L				464	11,600	1,1	1,827	1970	290	7	88,314	99,914	116,819	714,932		1,600	1134,697	F	
2	1		_2	33	57	0,378	231	5,775	1,1	2,027	1776	655	16	0,317	4,507	8,097	49,505	85,000	0,353	22,343	B	
	2		_2	33	57	0,378	350	8,750	1,1	1,838	1959	741	19	0,537	7,161	11,687	71,595		0,472	23,800	B	
	3		_2L	14	76	0,167	143	3,575	1,1	1,972	1826	305	8	0,526	3,757	7,035	42,421		0,469	40,087	C	
3	1		_3	22	68	0,256	144	3,600	1,1	1,800	2000	512	13	0,223	3,109	6,091	36,546		0,281	28,408	B	
	2		_3L	9	81	0,111	53	1,325	1,1	1,908	1887	209	5	0,193	1,405	3,410	20,460	38,000	0,254	39,920	C	
4	1		_4, _4R	29	61	0,333	370	9,250	1,1	1,889	1906	635	16	0,882	8,538	13,480	81,204	47,000	0,583	29,843	B	
	2		_4	13	77	0,156	146	3,650	1,1	1,800	2000	312	8	0,524	3,847	7,164	42,984		0,468	40,626	C	
	1+2		_4, _4R				516	12,900	1,1	1,863	1932	947	24	0,743	9,719	14,991	89,946		0,545	18,793	A	
	3		_4L	5	85	0,067	175	4,375	1,1	1,800	2000	134	3	22,451	26,826	35,586	213,516		1,306	645,146	F	
5	1		_3R	68	22	0,767	496	12,400	1,1	1,804	1996	1531	38	0,277	4,122	7,556	45,427		0,324	3,902	A	
Knotenpunktssummen:							2572					5324										
Gewichtete Mittelwerte:																			0,692	263,010		
				TU = 90 s    T = 3600 s																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f <sub>in</sub>	Instationaritätsfaktor	[-]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	



# Anlagen

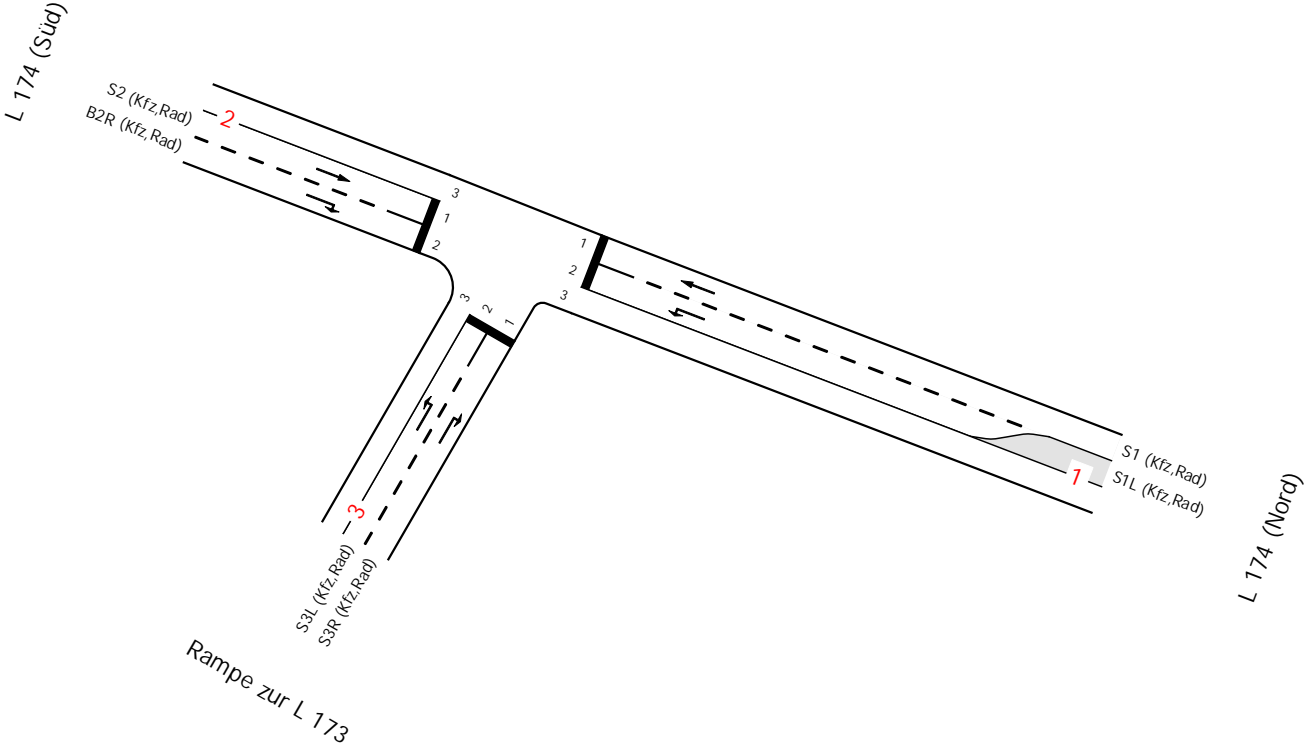
## V-68 bis V-77

Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

Prognose-Planfall

Knotenpunkt 23  
L 174 / Rampe L 173

KP23 - L 174 / Rampe L 173



Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

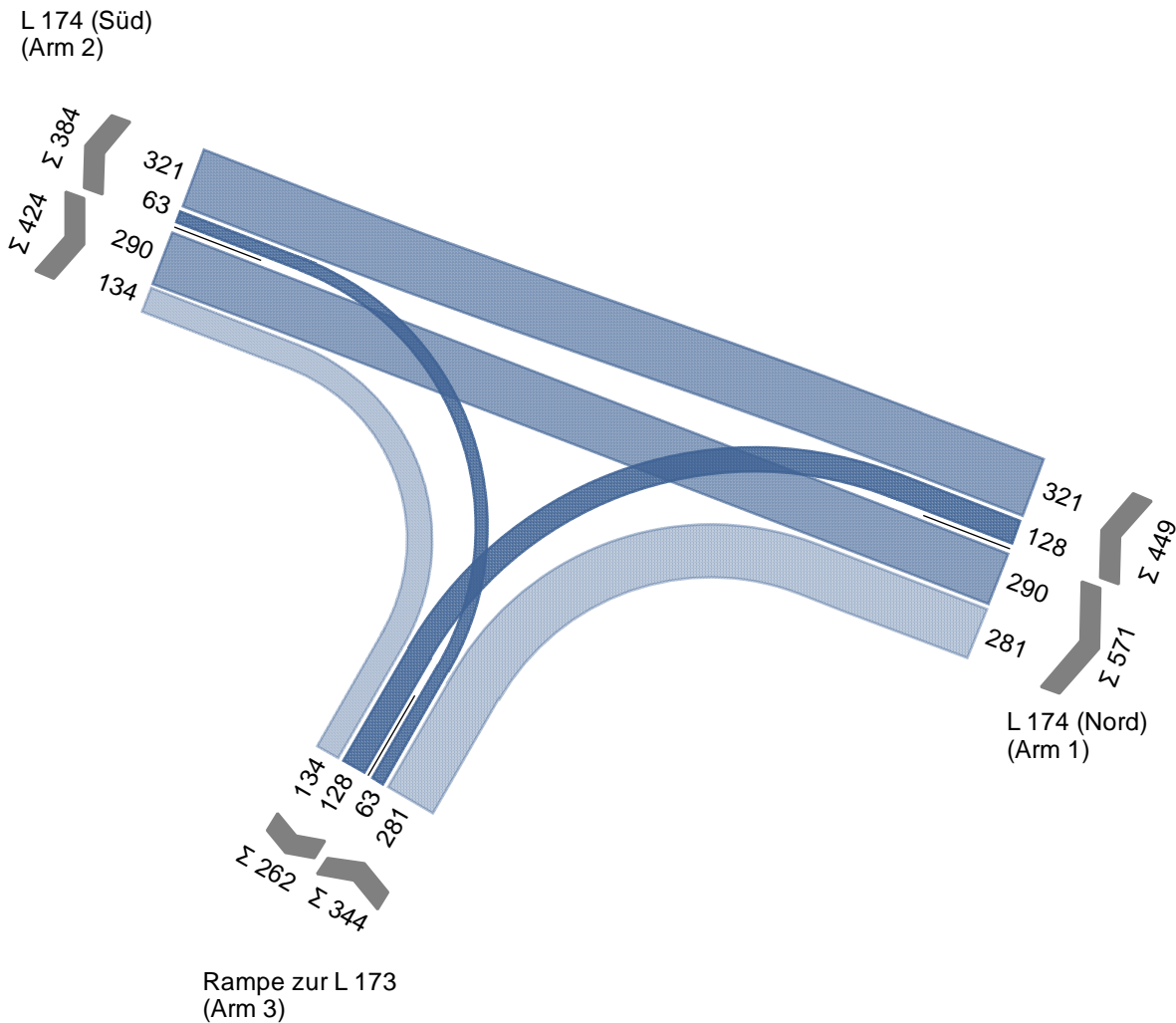
# Strombelastungsplan

LISA 8.2

## Prognose MS

von\nach	1	2	3
1		321	128
2	290		134
3	281	63	

20
100
300

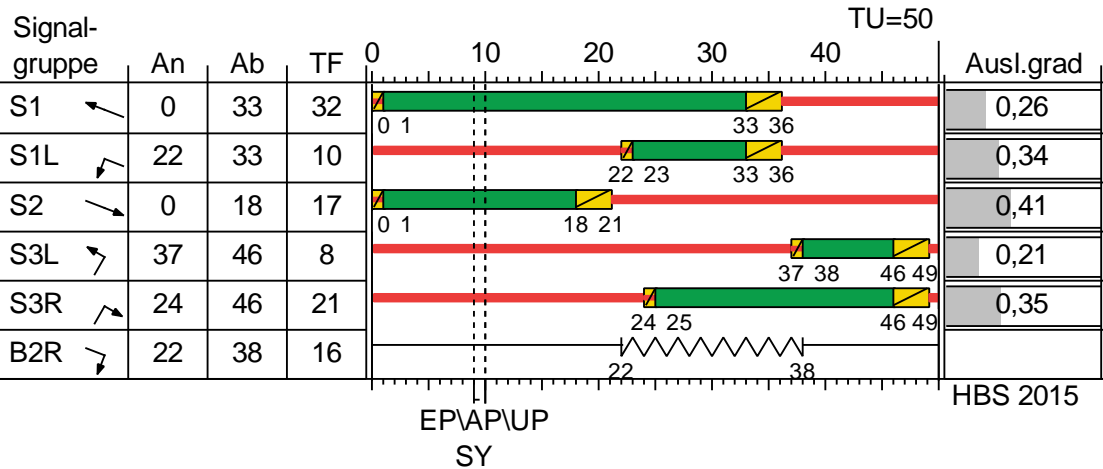


Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Signalzeitenplan

LISA 8.2

## P3 Prognose MS (Video Tu:50s)









Signalprogramm Morgenspitze (Festzeitsteuerung)

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Nachweis der Verkehrsqualität

LISA 8.2

## MIV - P3 Prognose MS (Video Tu:50s) (TU=50) - Prognose MS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f <sub>in</sub> [-]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		S1	32	18	0,660	321	4,458	1,1	1,922	1873	1236	17	0,200	2,030	4,440	28,452		0,260	4,072	A	
	2		S1L	10	40	0,220	128	1,778	1,1	2,130	1690	372	5	0,303	1,803	4,074	25,153	140,000	0,344	19,387	A	
2	2																					
	1		S2	17	33	0,360	290	4,028	1,1	1,850	1946	701	10	0,417	3,446	6,586	40,622		0,414	14,175	A	
3	1		S3R	21	29	0,440	281	3,903	1,1	1,991	1808	796	11	0,317	2,904	5,786	35,723		0,353	10,716	A	
	2		S3L	8	42	0,180	63	0,875	1,1	2,108	1708	307	4	0,145	0,890	2,486	15,811		0,205	19,154	A	
Knotenpunktssummen:							1083					3412										
Gewichtete Mittelwerte:																			0,332	11,189		
				TU = 50 s    T = 3600 s																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f <sub>in</sub>	Instationaritätsfaktor	[-]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

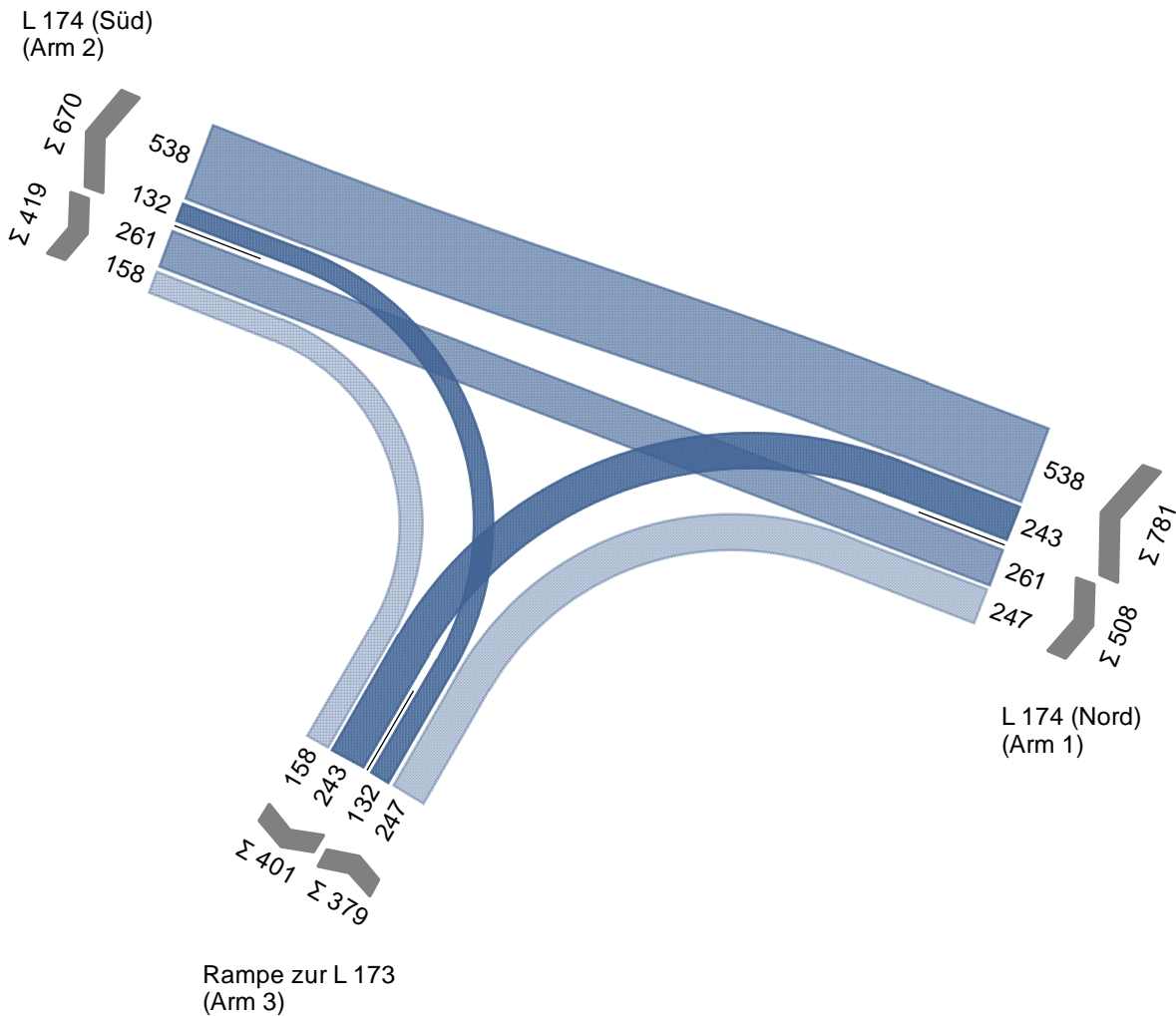
# Strombelastungsplan

LISA 8.2

## Prognose NMS

von\nach	1	2	3
1		538	243
2	261		158
3	247	132	

20
100
500

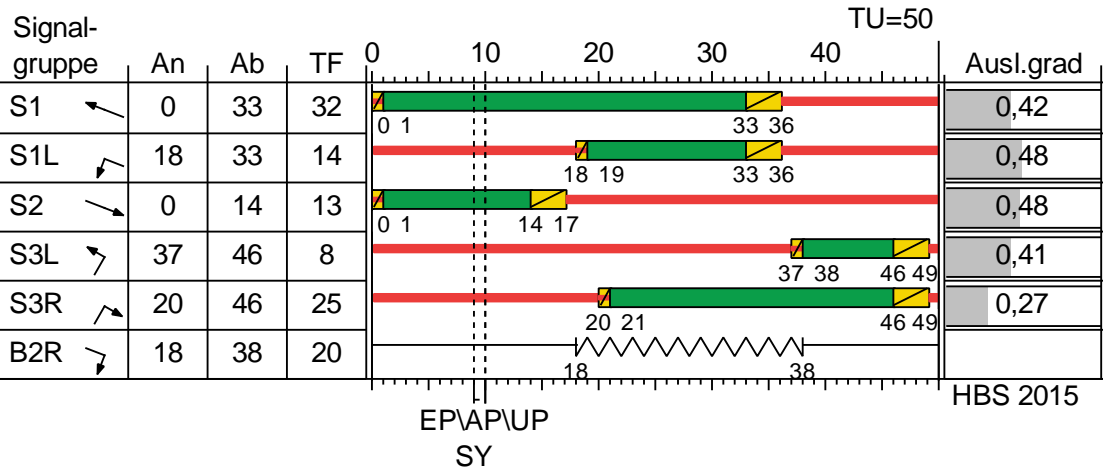


Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Signalzeitenplan

LISA 8.2

## P4 Prognose NMS (Video Tu:50s)









Signalprogramm Nachmittagsspitze (Festzeitsteuerung)

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Nachweis der Verkehrsqualität

LISA 8.2

## MIV - P4 Prognose NMS (Video Tu:50s) (TU=50) - Prognose NMS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f <sub>in</sub> [-]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		S1	32	18	0,660	538	7,472	1,1	1,836	1961	1294	18	0,421	3,923	7,273	44,511		0,416	5,155	A	
	2		S1L	14	36	0,300	243	3,375	1,1	2,147	1677	503	7	0,562	3,325	6,409	39,877	140,000	0,483	18,348	A	
2	2																					
	1		S2	13	37	0,280	261	3,625	1,1	1,831	1966	550	8	0,543	3,553	6,741	41,134		0,475	18,502	A	
3	1		S3R	25	25	0,520	247	3,431	1,1	2,024	1779	925	13	0,208	2,120	4,582	28,757		0,267	7,499	A	
	2		S3L	8	42	0,180	132	1,833	1,1	2,011	1790	322	4	0,408	2,031	4,441	26,939		0,410	22,710	B	
Knotenpunktssummen:							1421					3594										
Gewichtete Mittelwerte:																			0,412	11,901		
				TU = 50 s    T = 3600 s																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f <sub>in</sub>	Instationaritätsfaktor	[-]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

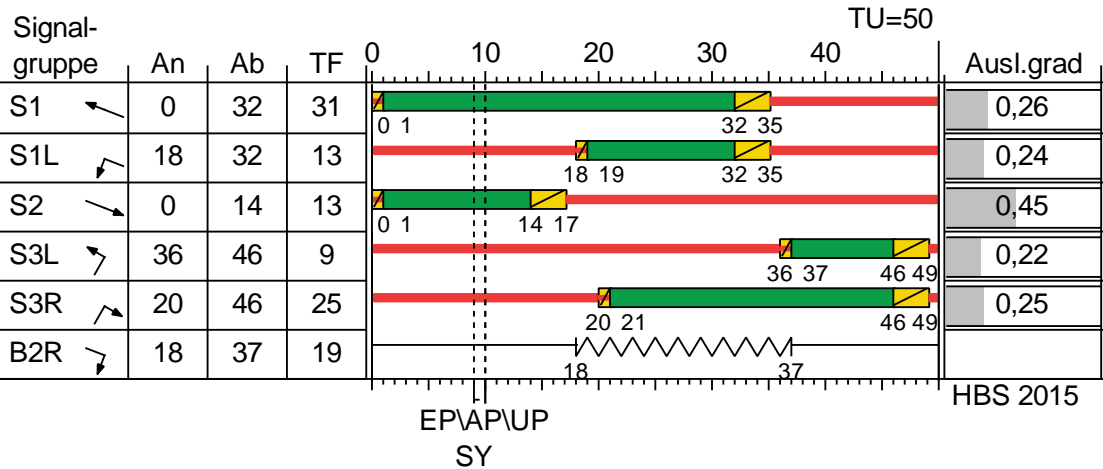
Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	



# Signalzeitenplan

LISA 8.2

## P9 Prognose MiS (Video Tu:50s)









Signalprogramm Mittagsspitze Samstag (Einzelsteuerung)

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Nachweis der Verkehrsqualität

LISA 8.2

## MIV - P9 Prognose MiS (Video Tu:50s) (TU=50) - Prognose MiS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f <sub>in</sub> [-]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		S1	31	19	0,640	334	4,639	1,1	1,813	1986	1271	18	0,203	2,211	4,726	28,554		0,263	4,471	A	
	2		S1L	13	37	0,280	118	1,639	1,1	2,082	1729	484	7	0,183	1,450	3,487	21,048	140,000	0,244	15,271	A	
2	2																					
	1		S2	13	37	0,280	253	3,514	1,1	1,805	1994	558	8	0,494	3,392	6,507	39,159		0,453	18,030	A	
3	1		S3R	25	25	0,520	241	3,347	1,1	1,941	1855	965	13	0,189	2,036	4,449	26,774		0,250	7,326	A	
	2		S3L	9	41	0,200	80	1,111	1,1	1,989	1810	362	5	0,160	1,090	2,856	17,136		0,221	18,331	A	
Knotenpunktssummen:							1026					3640										
Gewichtete Mittelwerte:																			0,301	10,808		
				TU = 50 s    T = 3600 s																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f <sub>in</sub>	Instationaritätsfaktor	[-]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP23 - L 174 / Rampe L 173				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	



# Anlagen

## V-78 bis V-83

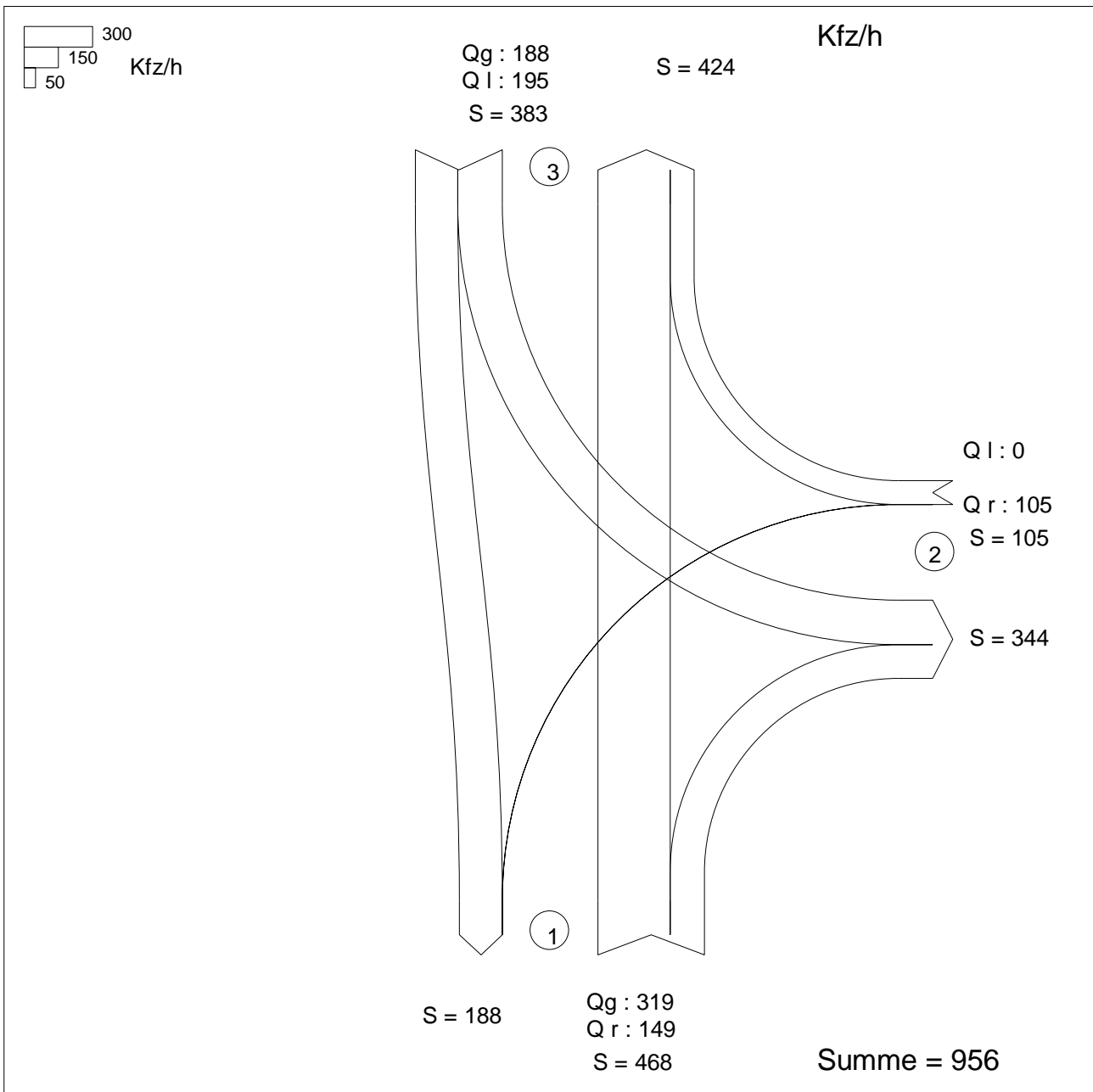
Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

Prognose-Planfall

Knotenpunkt 24  
L 174 / Rieffstraße

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP24-L174/Rieffstraße  
 Stunde : Prognosefall MS  
 Datei : 2924\_KP24 PROGNOSE MS.kob



Zufahrt 1: L 174 Süd  
 Zufahrt 2: Rieffstraße  
 Zufahrt 3: L 174 Nord

KNOBEL Version 7.2.2







BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP24-L174/Rieffstraße  
 Stunde : Prognosefall MS  
 Datei : 2924\_KP24 PROGNOSE MS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		328				1800					A
3		150				1600					A
MischH											
4		0	6,5	3,2	777	287					
6		107	5,9	3,0	394	742		5,8	1	1	A
MischN		107				742	4 + 6	5,8	1	1	A
8		199				1800					A
7		201	5,5	2,8	468	755		6,7	2	2	A
MischH		199				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

HBS 2015 S5

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 174 Süd

L 174 Nord

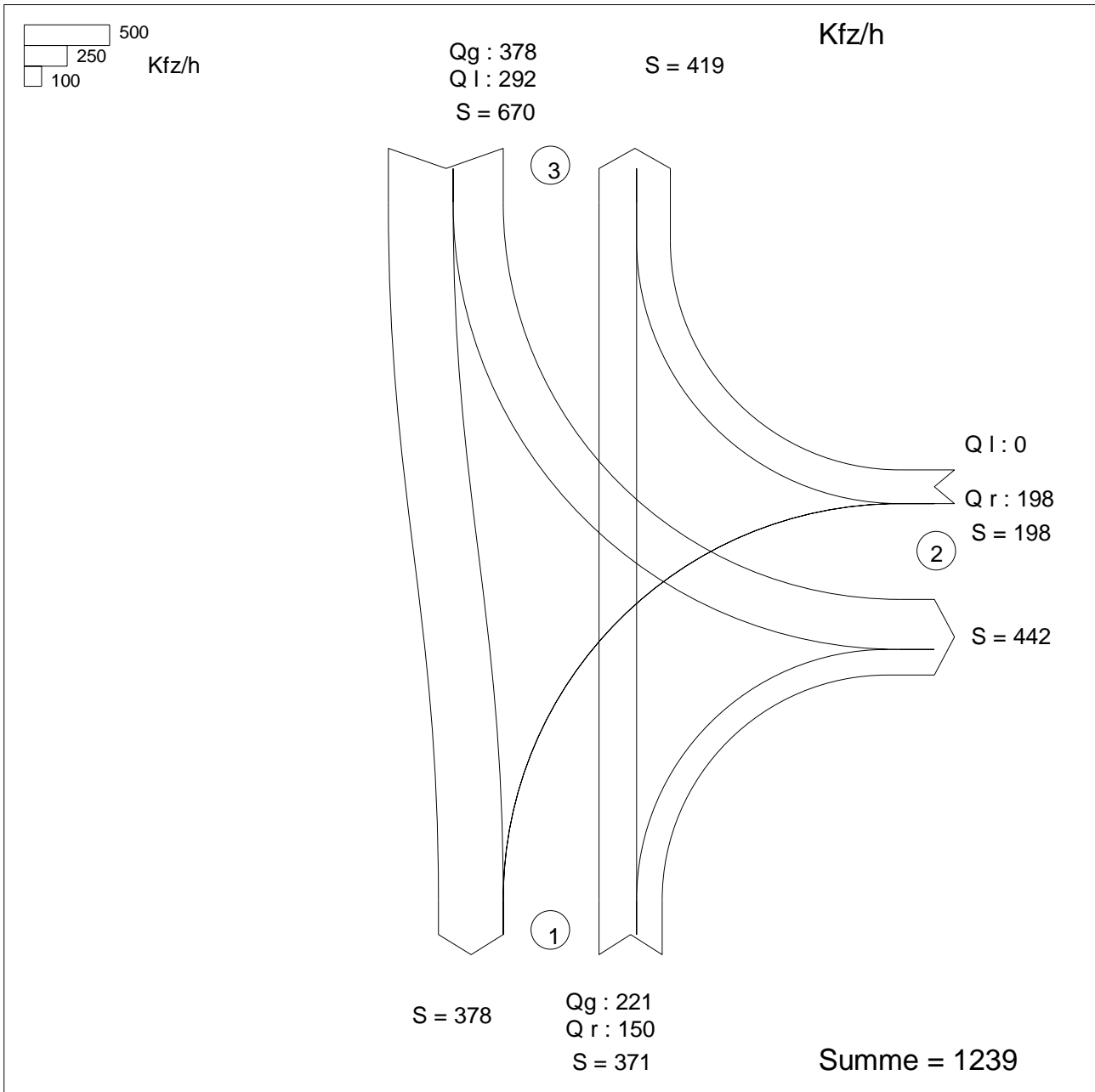
Nebenstrasse : Rieffstraße

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum

# Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP24-L174/Rieffstraße  
 Stunde : Prognosefall NMS  
 Datei : 2924\_KP24 PROGNOSE NMS.kob



Zufahrt 1: L 174 Süd  
 Zufahrt 2: Rieffstraße  
 Zufahrt 3: L 174 Nord

KNOBEL Version 7.2.2







BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP24-L174/Rieffstraße  
 Stunde : Prognosefall NMS  
 Datei : 2924\_KP24 PROGNOSE NMS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		225				1800					A
3		150				1600					A
MischH											
4		0	6,5	3,2	966	196					
6		198	5,9	3,0	296	836		5,6	1	2	A
MischN		198				836	4 + 6	5,6	1	2	A
8		382				1800					A
7		297	5,5	2,8	371	843		6,7	2	3	A
MischH		382				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

HBS 2015 S5

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 174 Süd

L 174 Nord

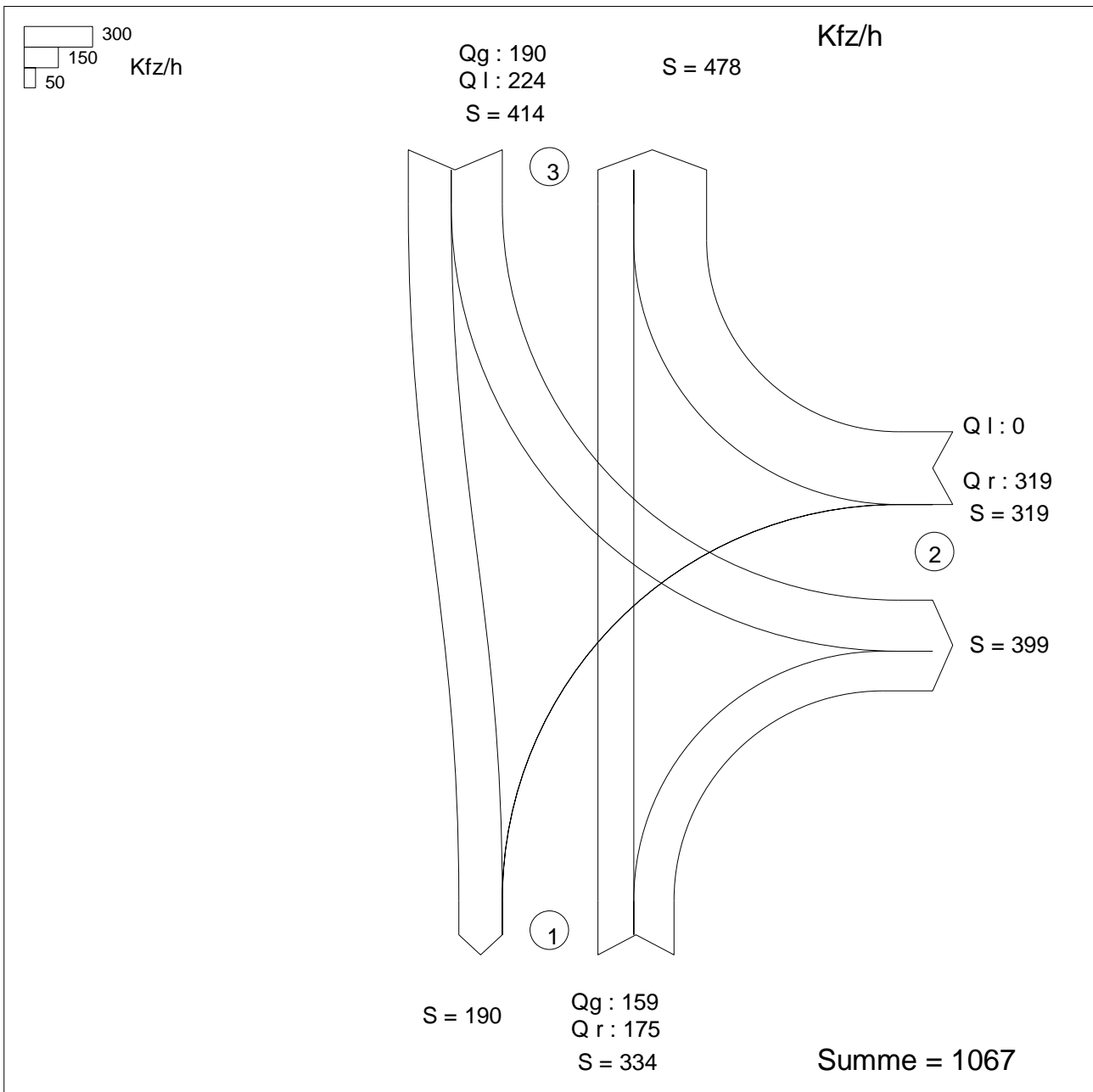
Nebenstrasse : Rieffstraße

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum

# Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP24-L174/Rieffstraße  
 Stunde : Prognosefall MiS  
 Datei : 2924\_KP24 PROGNOSE MIS.kob



Zufahrt 1: L 174 Süd  
 Zufahrt 2: Rieffstraße  
 Zufahrt 3: L 174 Nord

KNOBEL Version 7.2.2







BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KP24-L174/Rieffstraße  
 Stunde : Prognosefall MiS  
 Datei : 2924\_KP24 PROGNOSE MIS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		167				1800					A
3		176				1600					A
MischH											
4		0	6,5	3,2	661	341					
6		320	5,9	3,0	247	888		6,3	2	3	A
MischN		319,5				888	4 + 6	6,3	2	3	A
8		191				1800					A
7		225	5,5	2,8	334	879		5,5	2	2	A
MischH		191				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

HBS 2015 S5

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 174 Süd  
 L 174 Nord  
 Nebenstrasse : Rieffstraße

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum



# Anlagen

## V-84 bis V-90

Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

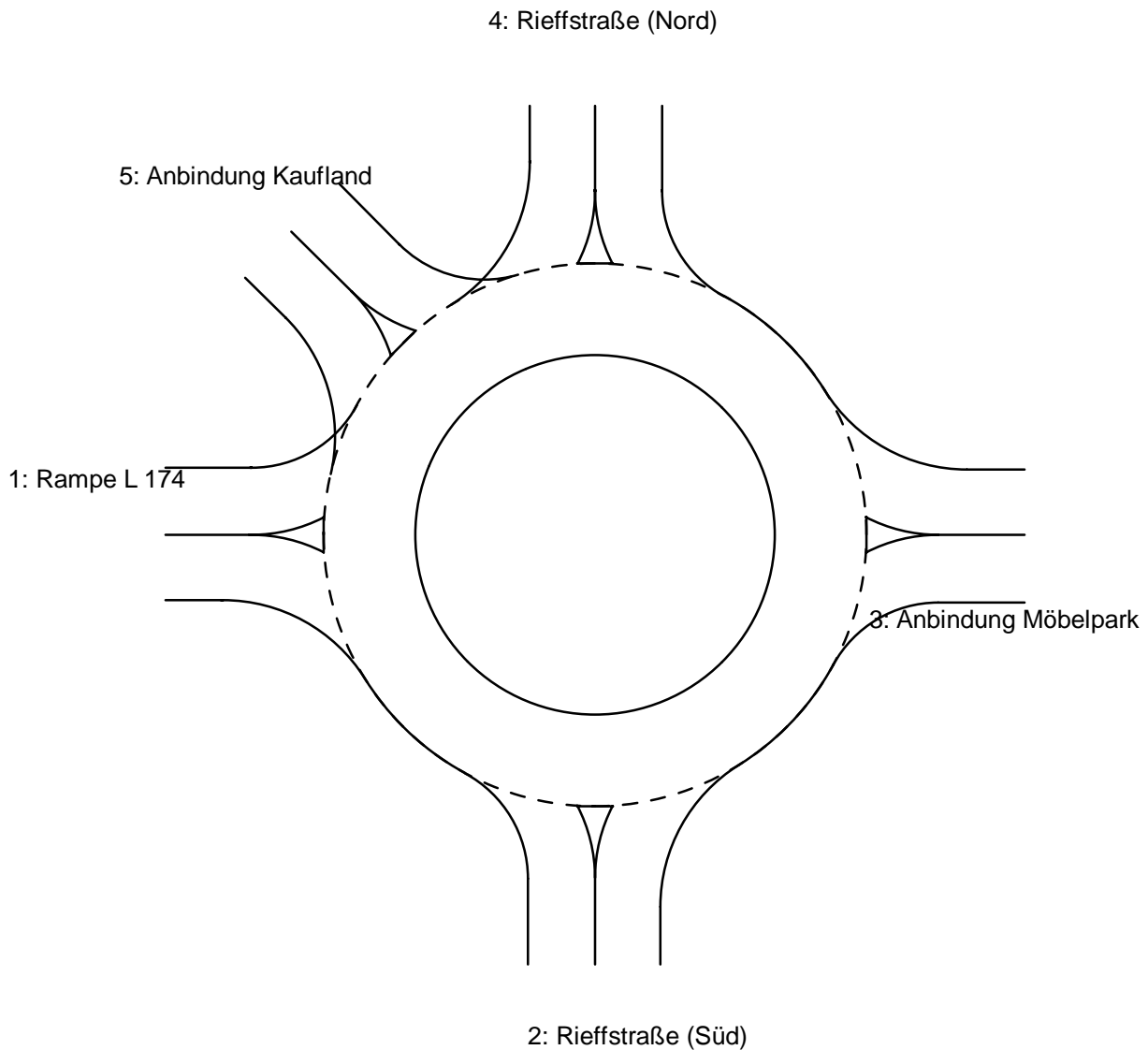
Prognose-Planfall

Knotenpunkt 25  
Kreisel Rieffstraße

## Skizze der Kreis-Geometrie

Datei: 2924\_Prognose KP25 MS.krs  
Projekt: Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig  
Projekt-Nummer: 2924  
Knoten: KP25 - Rieffstraße / Anbindung Kaufland / Anbindung Möbelpark  
Stunde: Prognosefall MS

0 5 m  
|||||

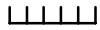


Zufahrt 1: Rampe L 174  
Zufahrt 2: Rieffstraße (Süd)  
Zufahrt 3: Anbindung Möbelpark  
Zufahrt 4: Rieffstraße (Nord)  
Zufahrt 5: Anbindung Kaufland

# Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2924\_Prognose KP25 MS.krs  
 Projekt: Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig  
 Projekt-Nummer: 2924  
 Knoten: KP25 - Rieffstraße / Anbindung Kaufland / Anbindung Möbelpark  
 Stunde: Prognosefall MS

0 200 Fz / h



Q3: 14  
 Q2: 146  
 Q1: 2  
 Q5: 0  
 Q4: 3  
 S = 165

S = 330

Q4: 38  
 Q3: 0  
 Q2: 12  
 Q1: 27  
 Q5: 0  
 S = 77

S = 46

S = 105

Q5: 38  
 Q4: 197  
 Q3: 19  
 Q2: 89  
 Q1: 1  
 S = 344

Q2: 17  
 Q1: 25  
 Q5: 0  
 Q4: 12  
 Q3: 1  
 S = 55

S = 40

S = 265

Q1: 50  
 Q5: 8  
 Q4: 80  
 Q3: 6  
 Q2: 1  
 S = 145

Sum = 786

## alle Kraftfahrzeuge

Zufahrt 1: Rampe L 174  
 Zufahrt 2: Rieffstraße (Süd)  
 Zufahrt 3: Anbindung Möbelpark  
 Zufahrt 4: Rieffstraße (Nord)  
 Zufahrt 5: Anbindung Kaufland

## Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : 2924\_Prognose KP25 MS.krs  
 Projekt : Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig  
 Projekt-Nummer : 2924  
 Knoten : KP25 - Rieffstraße / Anbindung Kaufland / Anbindung Möbelpark  
 Stunde : Prognosefall MS



### Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Rampe L 174	1	1	241	10	0	344	351	1021	1001
2	Rieffstraße (Süd)	1	1	317	10	0	145	149	955	929
3	Anbindung Möbelpark	1	1	424	10	0	55	56	866	851
4	Rieffstraße (Nord)	1	1	144	0	0	165	174	1107	1050
5	Anbindung Kaufland	1	1	272	10	0	77	77	994	994

### Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Rampe L 174	0,34	657	5,5	0,4	2	3	A
2	Rieffstraße (Süd)	0,16	784	4,6	0,1	1	1	A
3	Anbindung Möbelpark	0,06	796	4,5	0,0	1	1	A
4	Rieffstraße (Nord)	0,16	885	4,1	0,1	1	1	A
5	Anbindung Kaufland	0,08	917	3,9	0,1	1	1	A

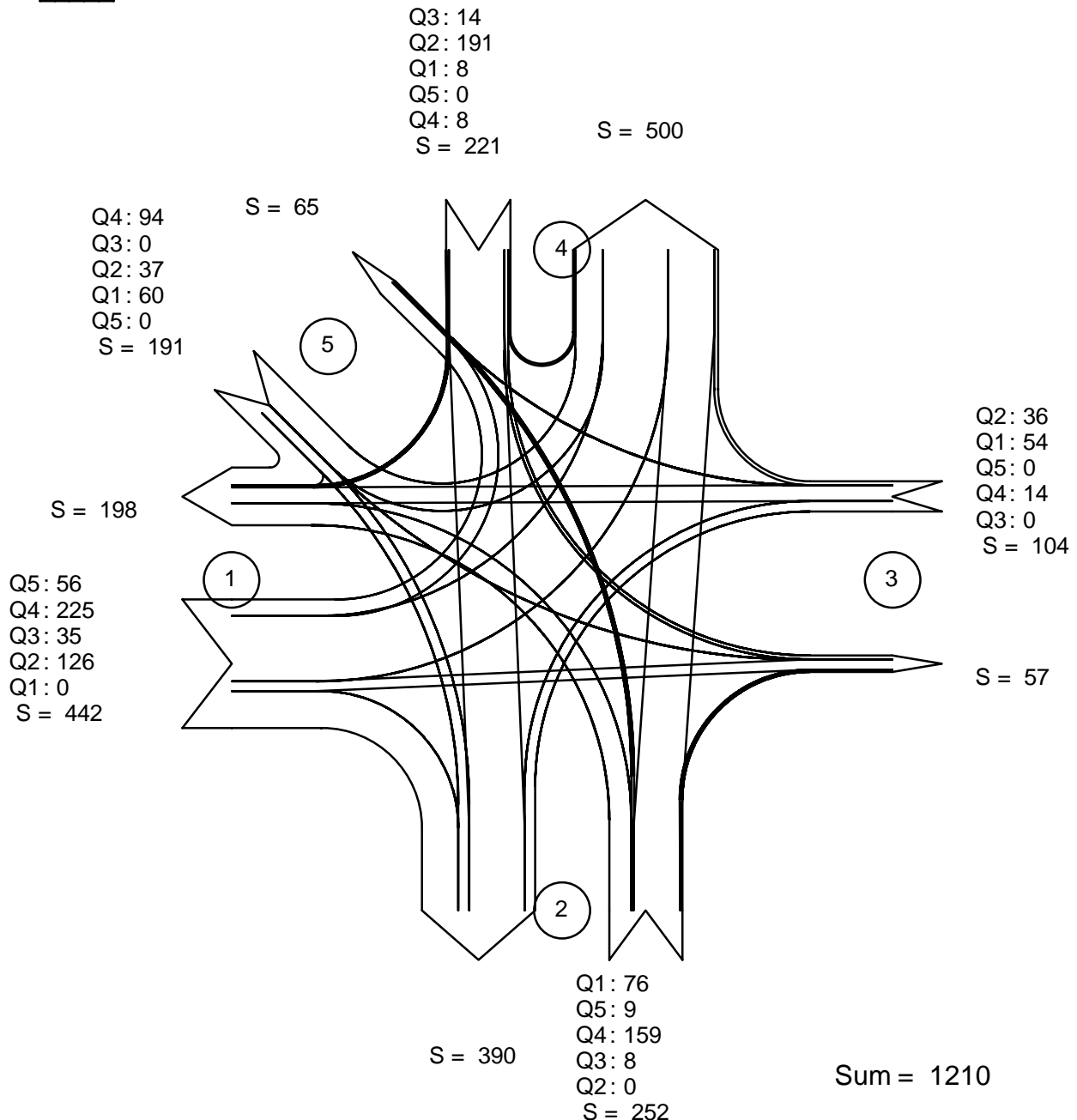
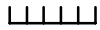
**Gesamt-Qualitätsstufe : A**

	Gesamter Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	: 807	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 786	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	: 1,05	(Kfz*h)/h
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	: 4,80	s pro Fz
Berechnungsverfahren :		
Kapazität	: Deutschland: HBS 2015	
Wartezeit	: HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600	
Staulängen	: HBS 2015, CH + HCM (Wu, 1997)	
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)	
Verwendung der Pkw-Einheiten	: Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren	

# Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2924\_Prognose KP25 NMS.krs  
 Projekt: Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig  
 Projekt-Nummer: 2924  
 Knoten: KP25 - Rieffstraße / Anbindung Kaufland / Anbindung Möbelpark  
 Stunde: Prognosefall NMS

0 300 Fz / h



## alle Kraftfahrzeuge

Zufahrt 1: Rampe L 174  
 Zufahrt 2: Rieffstraße (Süd)  
 Zufahrt 3: Anbindung Möbelpark  
 Zufahrt 4: Rieffstraße (Nord)  
 Zufahrt 5: Anbindung Kaufland

## Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : 2924\_Prognose KP25 NMS.krs  
 Projekt : Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig  
 Projekt-Nummer : 2924  
 Knoten : KP25 - Rieffstraße / Anbindung Kaufland / Anbindung Möbelpark  
 Stunde : Prognosefall NMS



### Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Rampe L 174	1	1	382	10	0	442	447	900	890
2	Rieffstraße (Süd)	1	1	437	10	0	252	254	855	848
3	Anbindung Möbelpark	1	1	634	10	0	104	104	696	696
4	Rieffstraße (Nord)	1	1	231	0	0	221	223	1031	1022
5	Anbindung Kaufland	1	1	389	10	0	191	191	895	895

### Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Rampe L 174	0,50	448	8,0	0,7	3	5	A
2	Rieffstraße (Süd)	0,30	596	6,0	0,3	2	2	A
3	Anbindung Möbelpark	0,15	592	6,1	0,1	1	1	A
4	Rieffstraße (Nord)	0,22	801	4,5	0,2	1	2	A
5	Anbindung Kaufland	0,21	704	5,1	0,2	1	2	A

**Gesamt-Qualitätsstufe : A**

#### Gesamter Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1219 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1210 Kfz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 2,13 (Kfz\*h)/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 6,34 s pro Fz

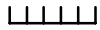
#### Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600  
 Staulängen : HBS 2015, CH + HCM (Wu, 1997)  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)  
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

# Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2924\_Prognose KP25 MiS.krs  
 Projekt: Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig  
 Projekt-Nummer: 2924  
 Knoten: KP25 - Rieffstraße / Anbindung Kaufland / Anbindung Möbelpark  
 Stunde: Prognosefall MiS

0 400 Fz / h



Q3: 12  
 Q2: 302  
 Q1: 10  
 Q5: 0  
 Q4: 0  
 S = 324

S = 519

Q4: 77  
 Q3: 0  
 Q2: 44  
 Q1: 114  
 Q5: 0  
 S = 235

S = 87

S = 319

Q5: 75  
 Q4: 155  
 Q3: 49  
 Q2: 120  
 Q1: 0  
 S = 399

Q2: 65  
 Q1: 91  
 Q5: 0  
 Q4: 34  
 Q3: 0  
 S = 190

S = 74

S = 532

Q1: 104  
 Q5: 12  
 Q4: 253  
 Q3: 13  
 Q2: 1  
 S = 383

Sum = 1531

## alle Kraftfahrzeuge

Zufahrt 1: Rampe L 174  
 Zufahrt 2: Rieffstraße (Süd)  
 Zufahrt 3: Anbindung Möbelpark  
 Zufahrt 4: Rieffstraße (Nord)  
 Zufahrt 5: Anbindung Kaufland

# Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : 2924\_Prognose KP25 MiS.krs  
 Projekt : Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig  
 Projekt-Nummer : 2924  
 Knoten : KP25 - Rieffstraße / Anbindung Kaufland / Anbindung Möbelpark  
 Stunde : Prognosefall MiS



## Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Rampe L 174	1	1	504	10	0	399	400	800	798
2	Rieffstraße (Süd)	1	1	369	10	0	383	384	911	909
3	Anbindung Möbelpark	1	1	679	10	0	190	190	661	661
4	Rieffstraße (Nord)	1	1	349	0	0	324	327	929	920
5	Anbindung Kaufland	1	1	589	10	0	235	235	732	732

## Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Rampe L 174	0,50	399	9,0	0,7	3	5	A
2	Rieffstraße (Süd)	0,42	526	6,8	0,5	3	4	A
3	Anbindung Möbelpark	0,29	471	7,6	0,3	2	2	A
4	Rieffstraße (Nord)	0,35	596	6,0	0,4	2	3	A
5	Anbindung Kaufland	0,32	497	7,2	0,3	2	3	A

**Gesamt-Qualitätsstufe : A**

### Gesamter Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1536 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1531 Kfz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 3,14 (Kfz\*h)/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 7,39 s pro Fz

### Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600  
 Staulängen : HBS 2015, CH + HCM (Wu, 1997)  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)  
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren



# Anlagen

## V-91 bis V-96

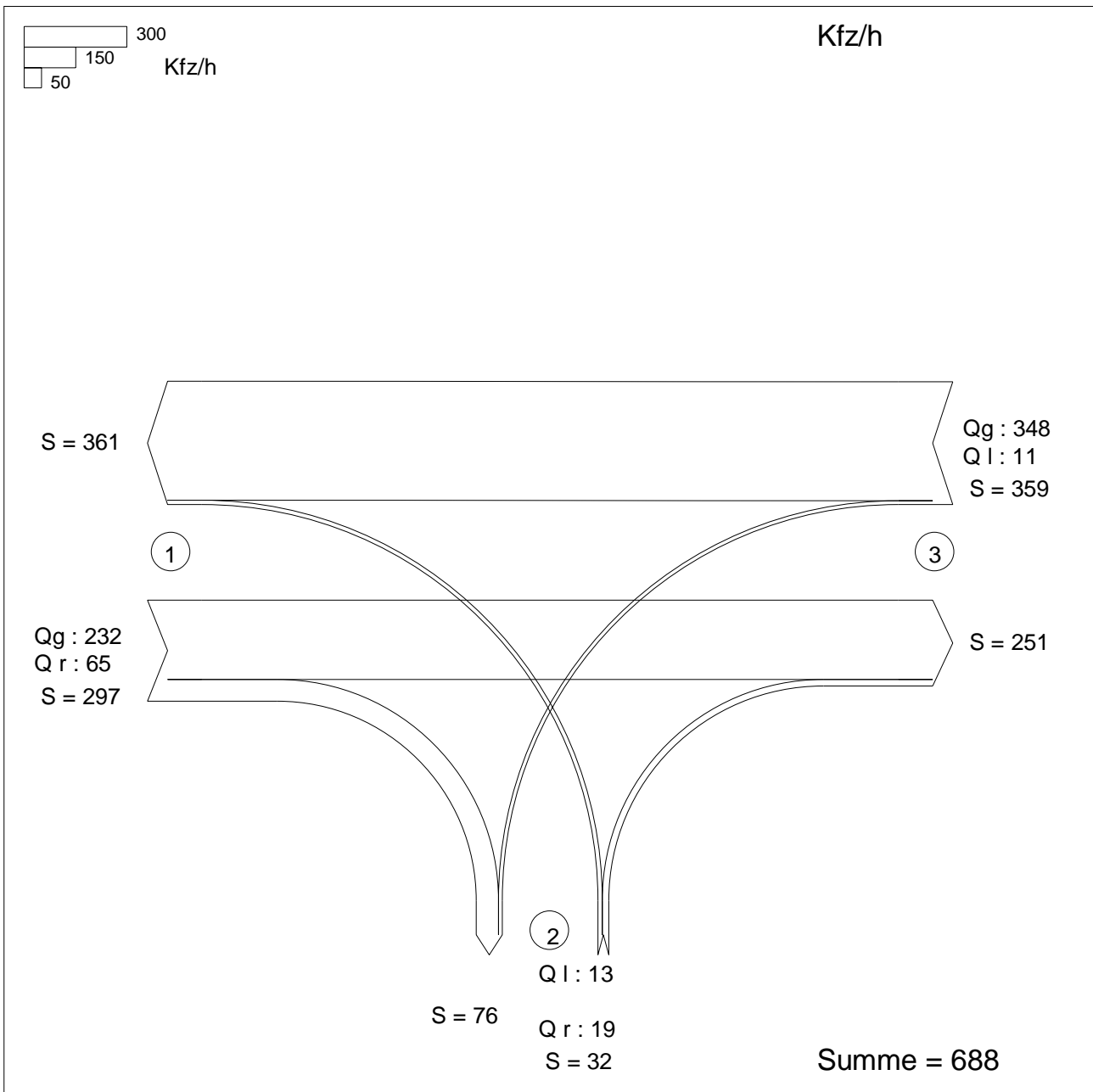
Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

Prognose-Planfall

Knotenpunkt A  
Rieffstraße / Anbindung Kaufland

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPA-Zufahrt Kaufland/Rieffstraße  
 Stunde : Prognosefall MS  
 Datei : 2924\_KPA PROGNOSE MS.kob



Zufahrt 1: Rieffstraße  
 Zufahrt 2: Zufahrt Kaufland  
 Zufahrt 3: Rieffstraße

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPA-Zufahrt Kaufland/Rieffstraße  
 Stunde : Prognosefall MS  
 Datei : 2924\_KPA PROGNOSE MS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		244				1800					A
3		66				1593					A
MischH											
4		14	6,5	3,2	624	474		8,4	1	1	A
6		19	5,9	3,0	265	869		4,2	1	1	A
MischN											
8		355				1800					A
7		11	5,5	2,8	297	913		4,0	1	1	A
MischH		366				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

HBS 2015 S5

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rieffstraße

Rieffstraße

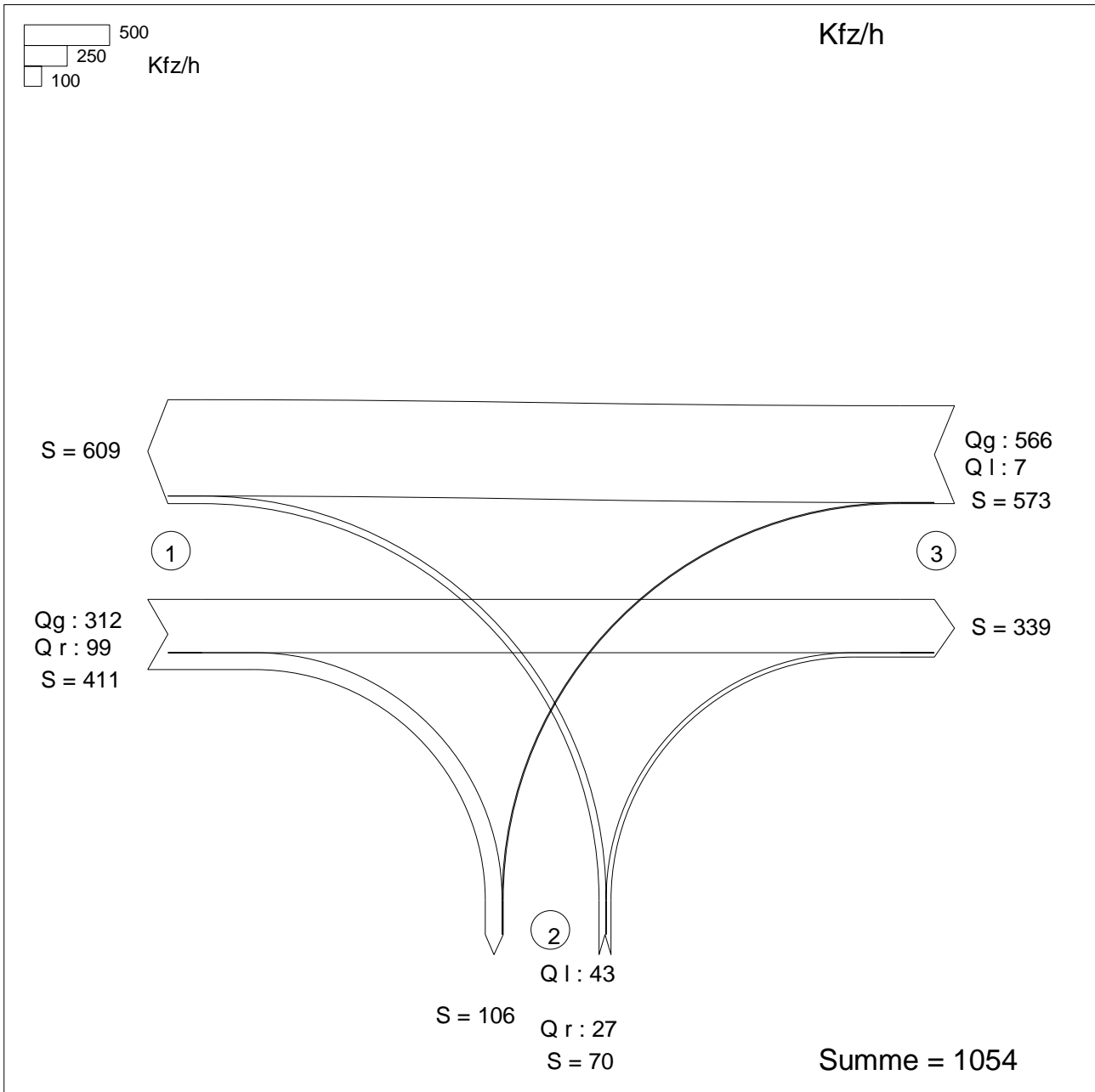
Nebenstrasse : Zufahrt Kaufland

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPA-Zufahrt Kaufland/Rieffstraße  
 Stunde : Prognosefall NMS  
 Datei : 2924\_KPA PROGNOSE NMS.kob



Zufahrt 1: Rieffstraße  
 Zufahrt 2: Zufahrt Kaufland  
 Zufahrt 3: Rieffstraße

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPA-Zufahrt Kaufland/Rieffstraße  
 Stunde : Prognosefall NMS  
 Datei : 2924\_KPA PROGNOSE NMS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		314				1800					A
3		101				1573					A
MischH											
4		43	6,5	3,2	935	311		13,4	1	1	B
6		27	5,9	3,0	362	771		4,8	1	1	A
MischN											
8		573				1800					A
7		7	5,5	2,8	411	792		4,6	1	1	A
MischH		580				1800	7 + 8	3,0	2	3	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

HBS 2015 S5

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rieffstraße

Rieffstraße

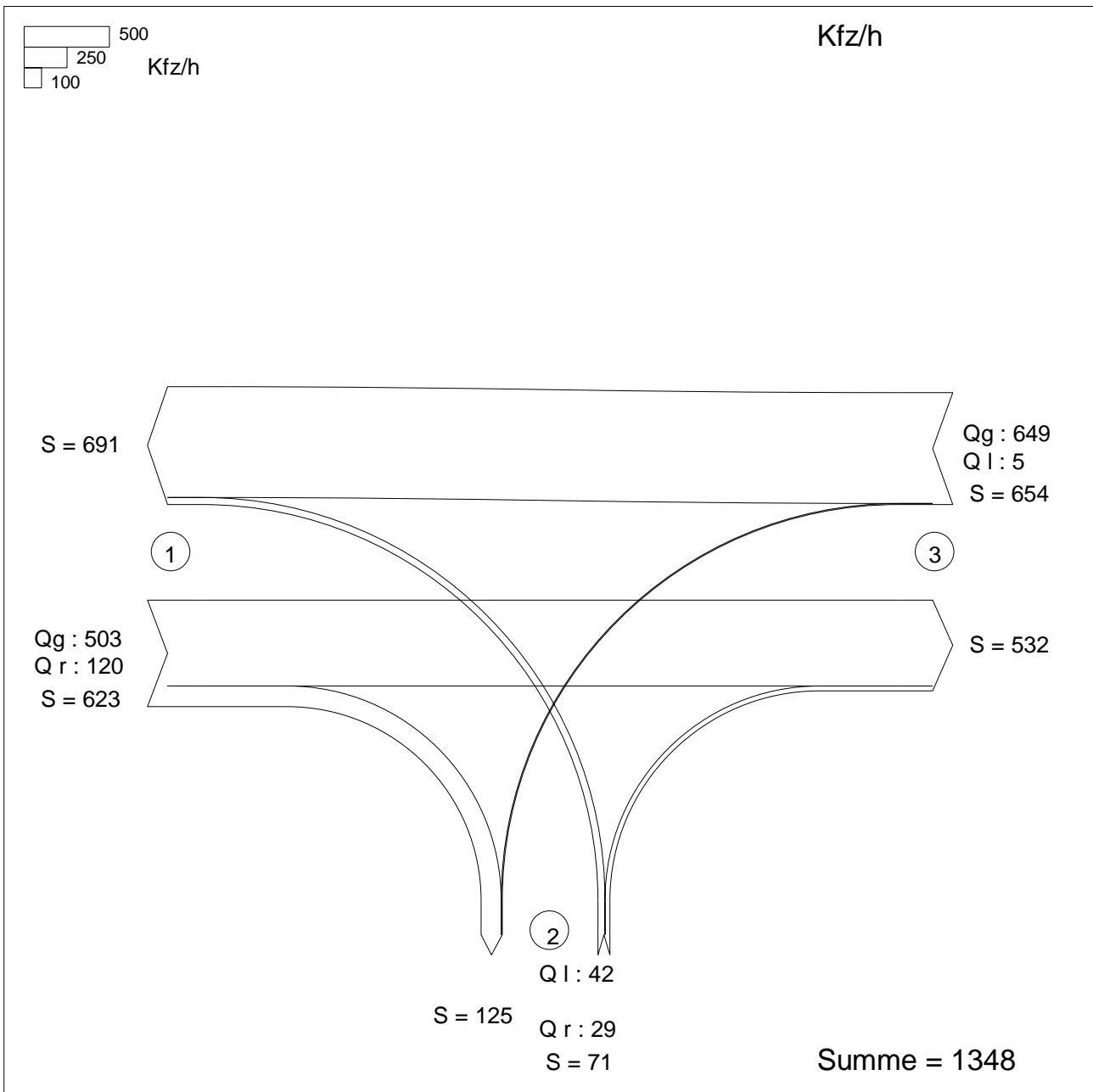
Nebenstrasse : Zufahrt Kaufland

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPA-Zufahrt Kaufland/Rieffstraße  
 Stunde : Prognosefall MiS  
 Datei : 2924\_KPA PROGNOSE MIS.kob



Zufahrt 1: Rieffstraße  
 Zufahrt 2: Zufahrt Kaufland  
 Zufahrt 3: Rieffstraße

KNOBEL Version 7.2.2







BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPA-Zufahrt Kaufland/Rieffstraße  
 Stunde : Prognosefall MiS  
 Datei : 2924\_KPA PROGNOSE MIS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		507				1800					A
3		120				1593					A
MischH											
4		42	6,5	3,2	1217	212		21,2	1	2	C
6		29	5,9	3,0	563	603		6,3	1	1	A
MischN											
8		650				1800					A
7		5	5,5	2,8	623	630		5,8	1	1	A
MischH		655				1800	7 + 8	3,1	2	3	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

C

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

HBS 2015 S5

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rieffstraße

Rieffstraße

Nebenstrasse : Zufahrt Kaufland

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum



# Anlagen

## V-97 bis V-102

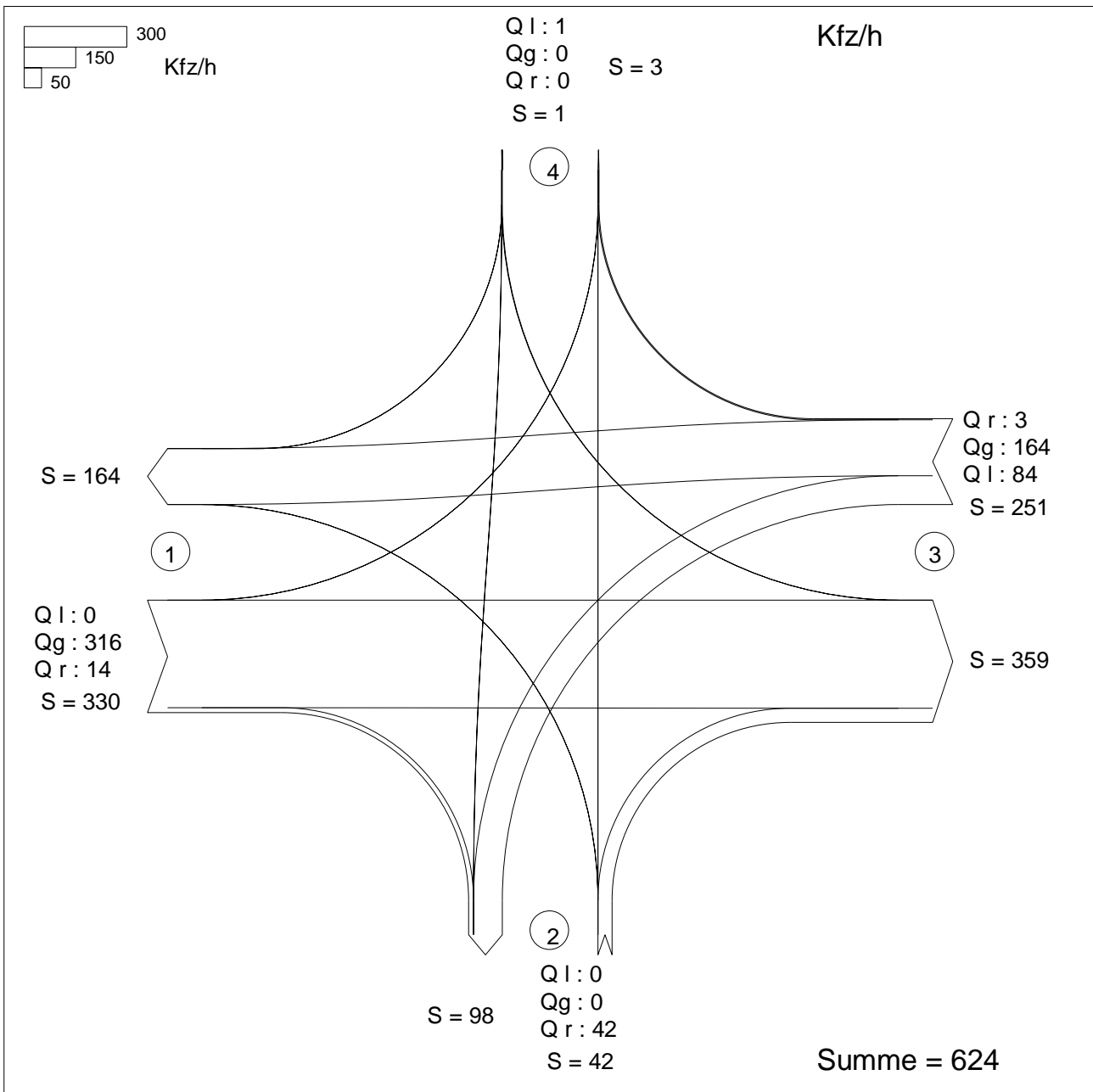
Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

Prognose-Planfall

Knotenpunkt B  
Rieffstraße / Anbindung Bahngelände

# Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPB-Rieffstraße/Zufahrt Bahngelände  
 Stunde : Prognosefall MS  
 Datei : 2924\_KPB PROGNOSE MS.kob



Zufahrt 1: Rieffstraße (Süd)  
 Zufahrt 2: Zufahrt Edeka  
 Zufahrt 3: Rieffstraße (Nord)  
 Zufahrt 4: Anlieferung Kaufland

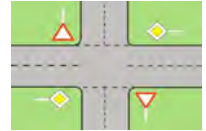
KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

# HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPB-Rieffstraße/Zufahrt Bahngelände  
 Stunde : Prognosefall MS  
 Datei : 2924\_KPB PROGNOSE MS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
1		0	5,5	2,8	167	1045					
2		321				1800					A
3		14				1573					A
Misch-H		335				1800	1 + 2 + 3	2,5	1	2	A
4		0	6,5	3,2	573	460					
5		0	6,7	3,3	574	435					
6		43	5,9	3,0	323	809		4,8	1	1	A
Misch-N		43				809	4 + 5 + 6	4,8	1	1	A
9		6				1573					A
8		172				1800					A
7		85	5,5	2,8	330	868		4,6	1	1	A
Misch-H		263				1800	7 + 8 + 9	2,4	1	1	A
10		2	6,5	3,2	615	412		17,6	1	1	B
11		0	6,7	3,3	580	432					
12		0	5,9	3,0	166	980					
Misch-N		2				412	10+11+12	17,6	1	1	B

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 S5**

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

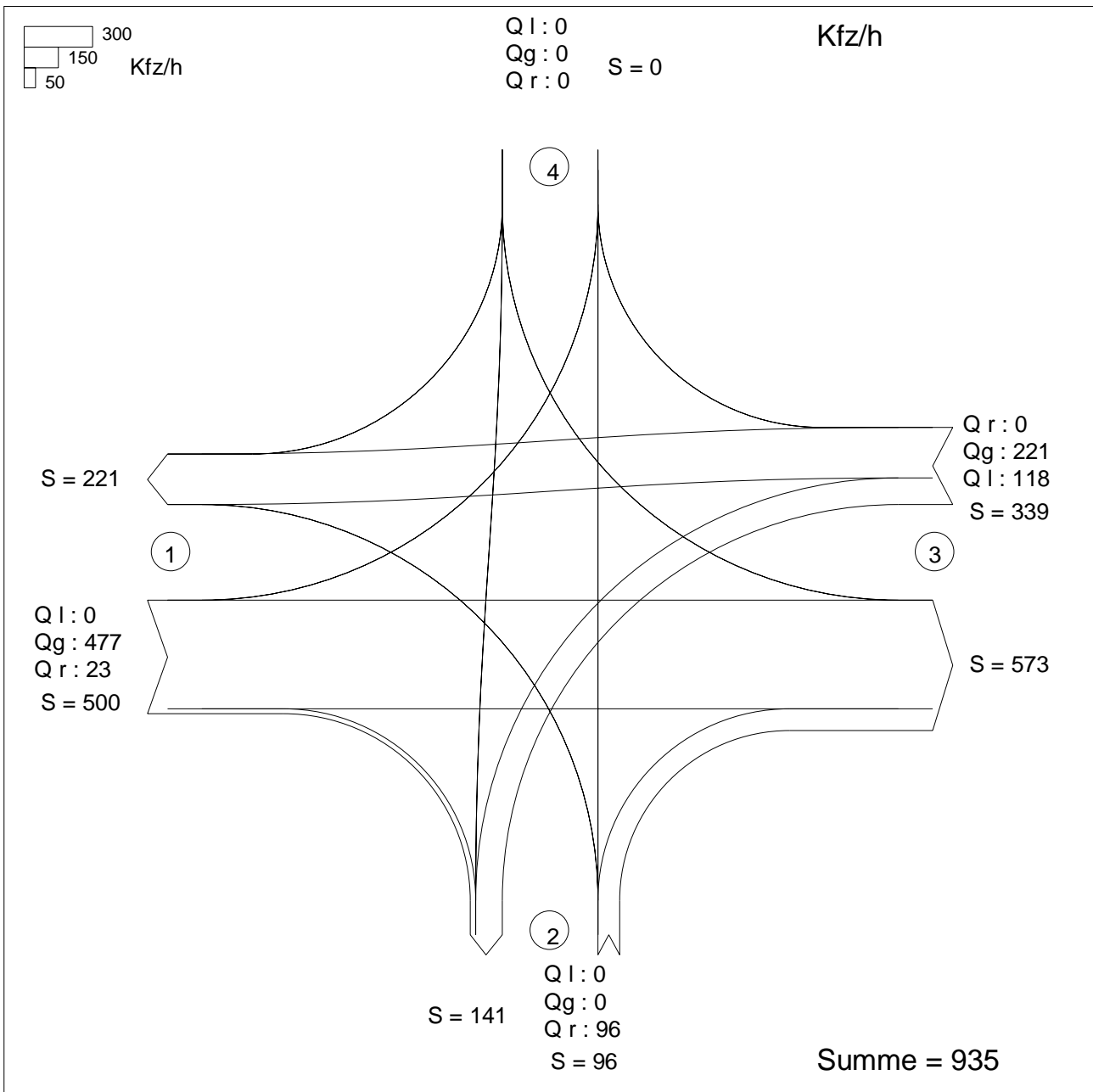
Hauptstrasse : Rieffstraße (Süd)  
 Rieffstraße (Nord)  
 Nebenstrasse : Zufahrt Edeka  
 Anlieferung Kaufland

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPB-Rieffstraße/Zufahrt Bahngelände  
 Stunde : Prognosefall NMS  
 Datei : 2924\_KPB PROGNOSE NMS.kob



Zufahrt 1: Rieffstraße (Süd)  
 Zufahrt 2: Zufahrt Edeka  
 Zufahrt 3: Rieffstraße (Nord)  
 Zufahrt 4: Anlieferung Kaufland

KNOBEL Version 7.2.2













BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

# HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPB-Rieffstraße/Zufahrt Bahngelände  
 Stunde : Prognosefall NMS  
 Datei : 2924\_KPB PROGNOSE NMS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
1		0	5,5	2,8	221	983					
2		484				1800					A
3		23				1547					A
Misch-H		507				1800	1 + 2 + 3	2,8	2	2	A
4		0	6,5	3,2	828	295					
5		0	6,7	3,3	828	276					
6		96	5,9	3,0	489	661		6,4	1	1	A
Misch-N		96				661	4 + 5 + 6	6,4	1	1	A
9		0				1573					
8		223				1800					A
7		118	5,5	2,8	500	703		6,2	1	1	A
Misch-H		341				1780	7 + 8 + 9	2,5	1	2	A
10		0	6,5	3,2	924	221					
11		0	6,7	3,3	839	272					
12		0	5,9	3,0	221	916					
Misch-N		0				524	10+11+12	0,0	0	0	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

HBS 2015 S5

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rieffstraße (Süd)  
 Rieffstraße (Nord)

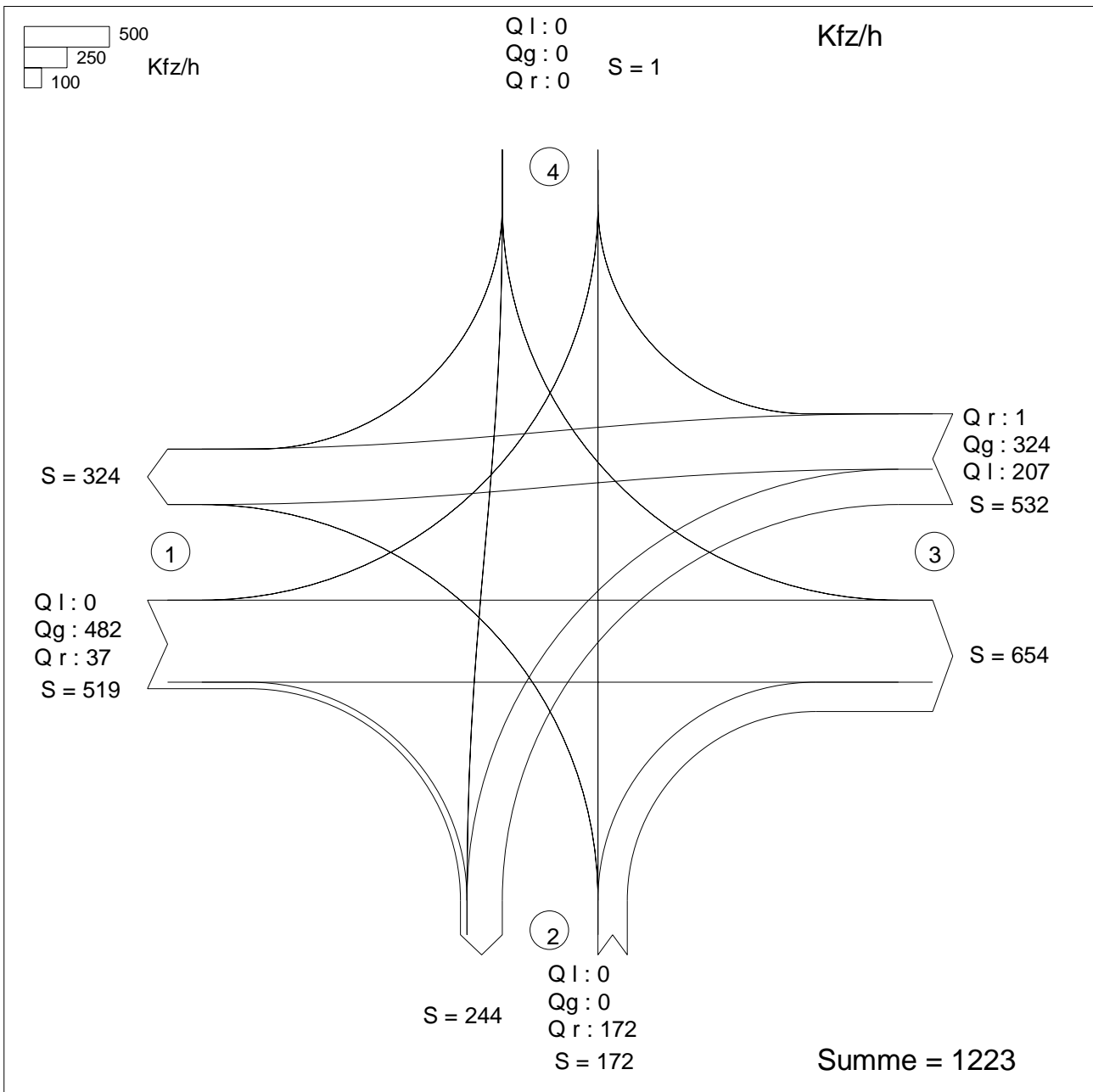
Nebenstrasse : Zufahrt Edeka  
 Anlieferung Kaufland

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum

# Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPB-Rieffstraße/Zufahrt Bahngelände  
 Stunde : Prognosefall MiS  
 Datei : 2924\_KPB PROGNOSE MIS.kob



Zufahrt 1: Rieffstraße (Süd)  
 Zufahrt 2: Zufahrt Edeka  
 Zufahrt 3: Rieffstraße (Nord)  
 Zufahrt 4: Anlieferung Kaufland

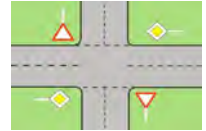
KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH

44801 Bochum

# HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Merzig Rieffstraße  
 Knotenpunkt : KPB-Rieffstraße/Zufahrt Bahngelände  
 Stunde : Prognosefall MiS  
 Datei : 2924\_KPB PROGNOSE MIS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
1		0	5,5	2,8	325	873					
2		483				1800					A
3		37				1573					A
Misch-H		520				1800	1 + 2 + 3	2,8	2	2	A
4		0	6,5	3,2	1032	176					
5		0	6,7	3,3	1033	163					
6		172	5,9	3,0	501	651		7,5	2	2	A
Misch-N		172				651	4 + 5 + 6	7,5	2	2	A
9		2				1573					A
8		327				1800					A
7		208	5,5	2,8	519	700		7,3	2	2	A
Misch-H		536				1478	7 + 8 + 9	3,8	2	3	A
10		0	6,5	3,2	1204	102					
11		0	6,7	3,3	1051	159					
12		0	5,9	3,0	325	807					
Misch-N		0				425	10+11+12	0,0	0	0	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

HBS 2015 S5

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rieffstraße (Süd)  
 Rieffstraße (Nord)  
 Nebenstrasse : Zufahrt Edeka  
 Anlieferung Kaufland

KNOBEL Version 7.2.2

BRILON BONDZIO WEISER Ingenieurgesellschaft mbH 44801 Bochum



# Anlagen

## V-103 bis V-112

Verkehrstechnische Berechnungen  
gemäß dem HBS

Prognose-Planfall

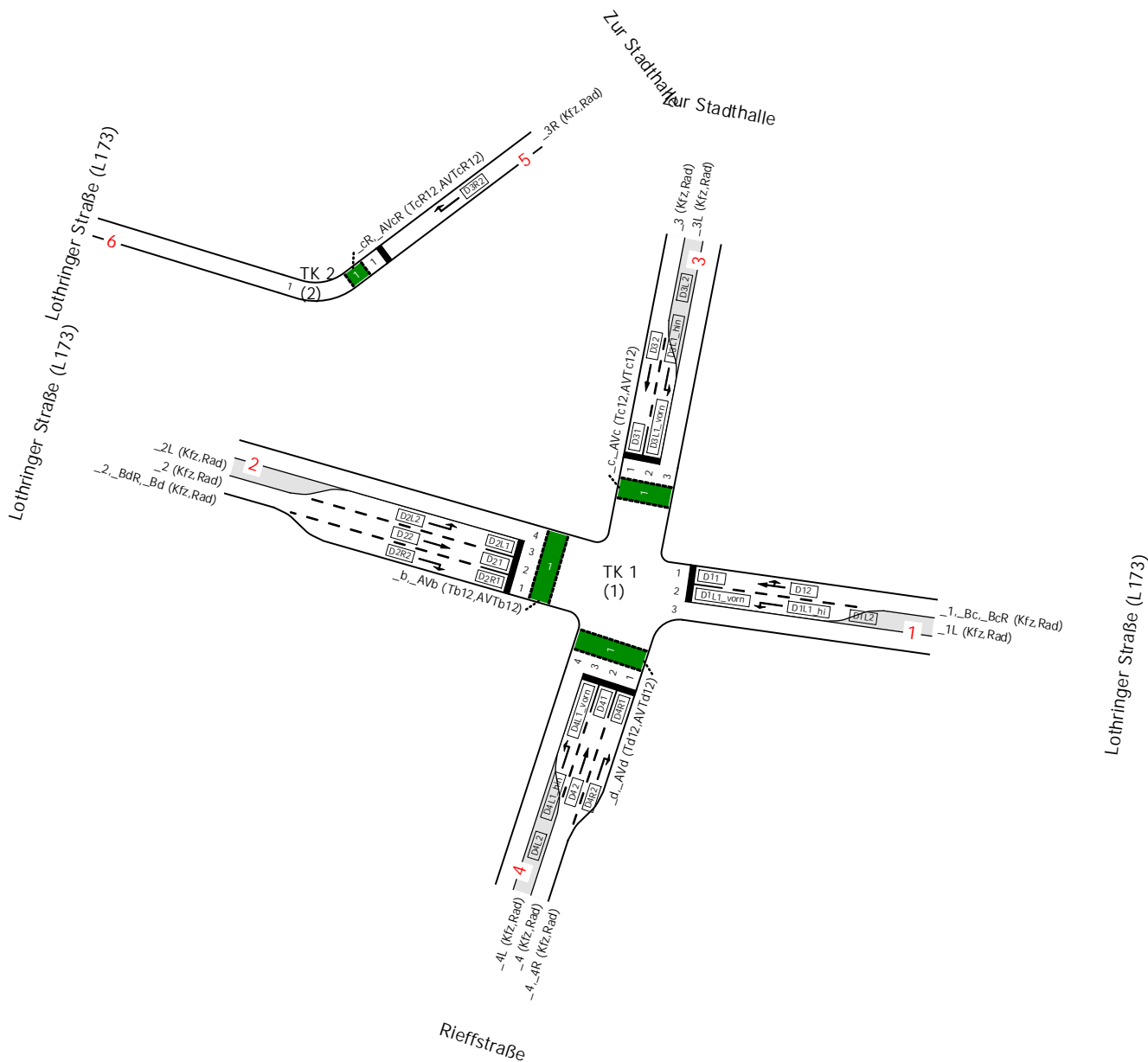
Knotenpunkt 4  
Lothringer Straße / Rieffstraße / Zur Stadt-  
halle

Optimierte Signalsteuerung

# Knotendaten

LISA 8.2

KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle



Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Strombelastungsplan

LISA 8.2

## Prognose MS

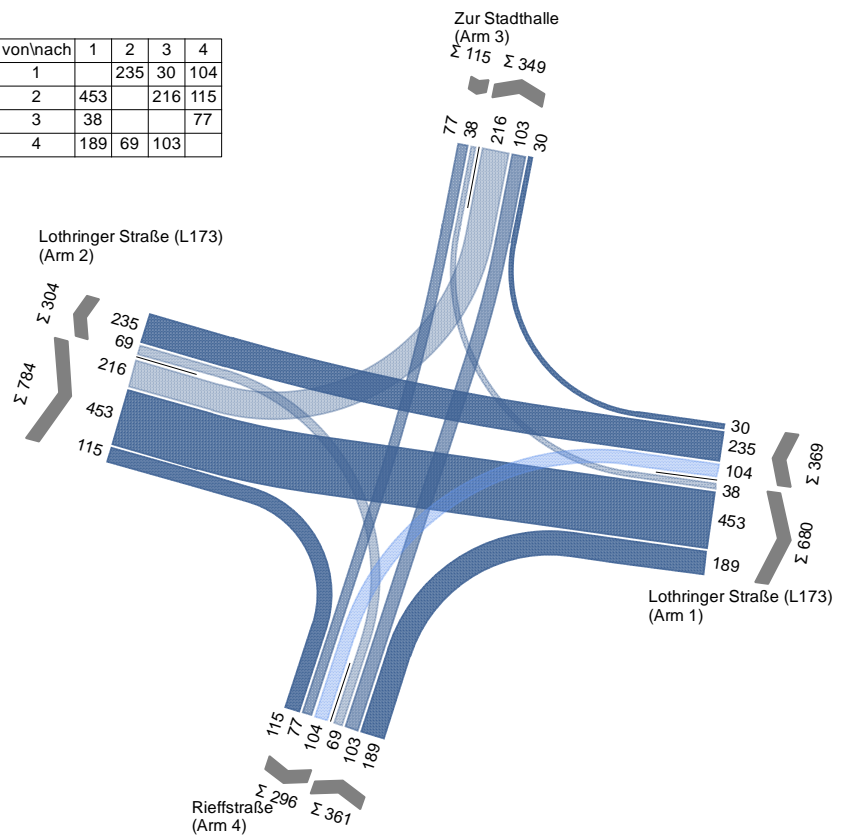
von \ nach	5	6
5		454
6		



Lothringer Straße (L173)  
(Arm 6)



von \ nach	1	2	3	4
1		235	30	104
2	453		216	115
3	38			77
4	189	69	103	

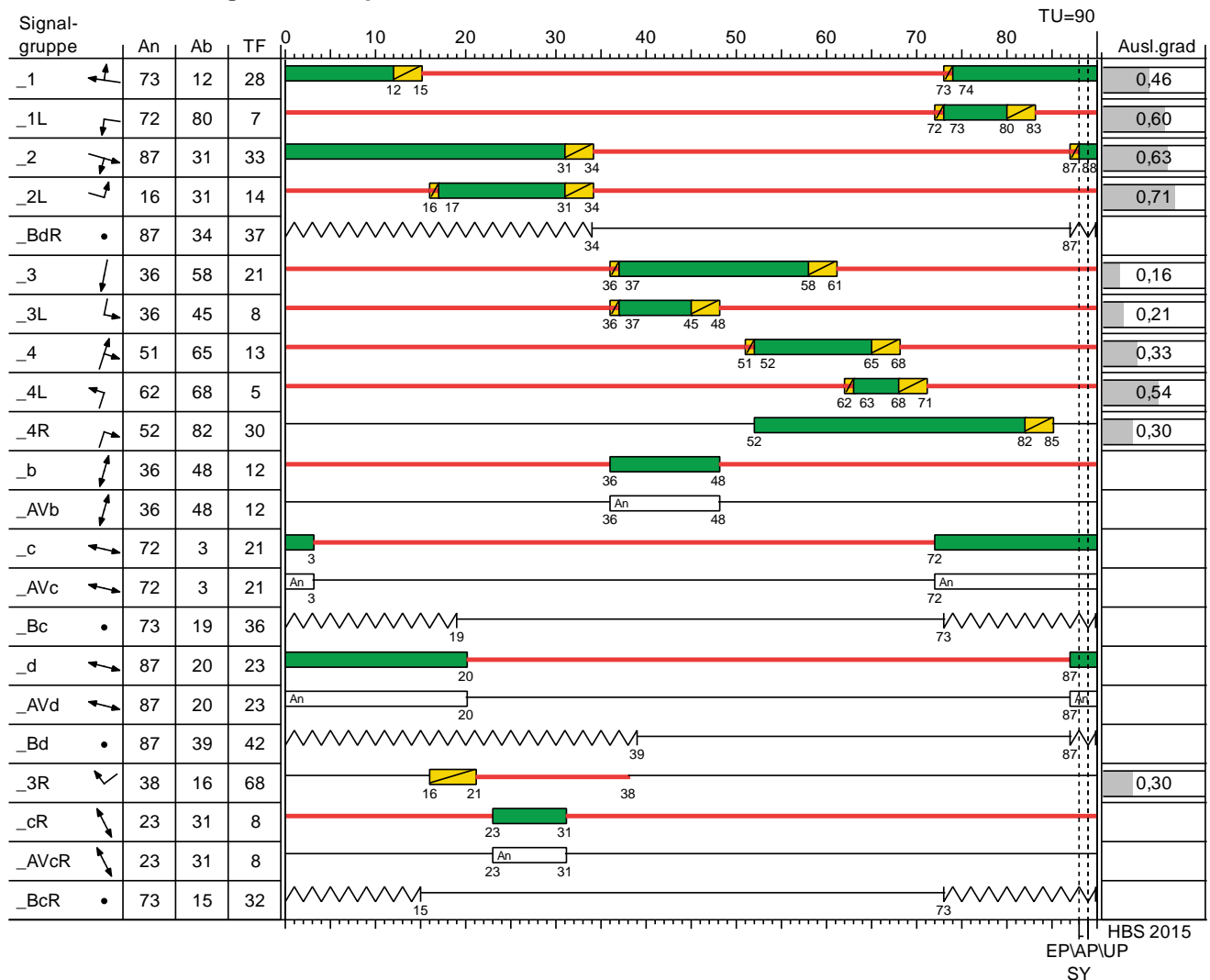


Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Signalzeitenplan

LISA 8.2

## P13 Prognose MS opti














Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Nachweis der Verkehrsqualität

LISA 8.2

## MIV - P13 Prognose MS opti (TU=90) - Prognose MS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f <sub>in</sub> [-]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	x	t <sub>W</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		_1	28	62	0,322	265	6,625	1,1	1,997	1803	578	14	0,505	5,779	9,845	65,272		0,458	27,468	B	
	2		_1L	7	83	0,089	104	2,600	1,1	1,852	1944	173	4	0,925	3,427	6,558	40,489	62,000	0,601	58,706	D	
2	1		_2	33	57	0,378	115	2,875	1,1	2,222	1620	595	15	0,135	2,094	4,541	30,434	85,000	0,193	20,223	B	
	2		_2	33	57	0,378	453	11,325	1,1	1,899	1896	717	18	1,121	10,376	15,824	100,166		0,632	28,502	B	
	3		_2L	14	76	0,167	216	5,400	1,1	1,968	1829	305	8	1,625	6,726	11,112	66,872		0,708	54,592	D	
3	1		_3	21	69	0,244	77	1,925	1,1	1,852	1944	474	12	0,108	1,623	3,778	23,325		0,162	27,598	B	
	2		_3L	8	82	0,100	38	0,950	1,1	2,021	1781	178	4	0,152	1,026	2,739	17,404	38,000	0,213	40,317	C	
4	1		_4, _4R	30	60	0,344	189	4,725	1,1	1,956	1840	633	16	0,245	3,700	6,953	43,387	47,000	0,299	22,978	B	
	2		_4	13	77	0,156	103	2,575	1,1	1,813	1986	310	8	0,286	2,578	5,293	31,980		0,332	37,127	C	
	3		_4L	5	85	0,067	69	1,725	1,1	1,897	1898	127	3	0,708	2,378	4,986	31,531		0,543	60,720	D	
5	1		_3R	68	22	0,767	454	11,350	1,1	1,832	1965	1507	38	0,247	3,685	6,932	42,341		0,301	3,766	A	
Knotenpunktssummen:							2083					5597										
Gewichtete Mittelwerte:																			0,447	27,910		
				TU = 90 s    T = 3600 s																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f <sub>in</sub>	Instationaritätsfaktor	[-]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>W</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Strombelastungsplan

LISA 8.2

## Prognose NMS

von \ nach	5	6
5		509
6		

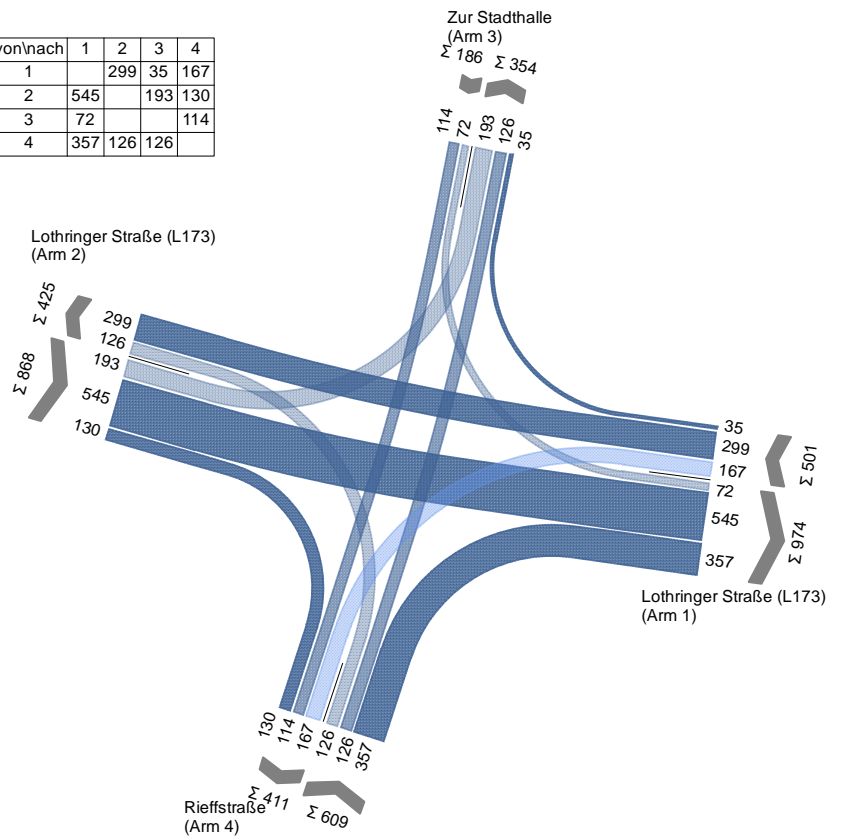
20
100
500

Lothringer Straße (L173)  
(Arm 6)

Zur Stadthalle  
(Arm 5)



von \ nach	1	2	3	4
1		299	35	167
2	545		193	130
3	72			114
4	357	126	126	

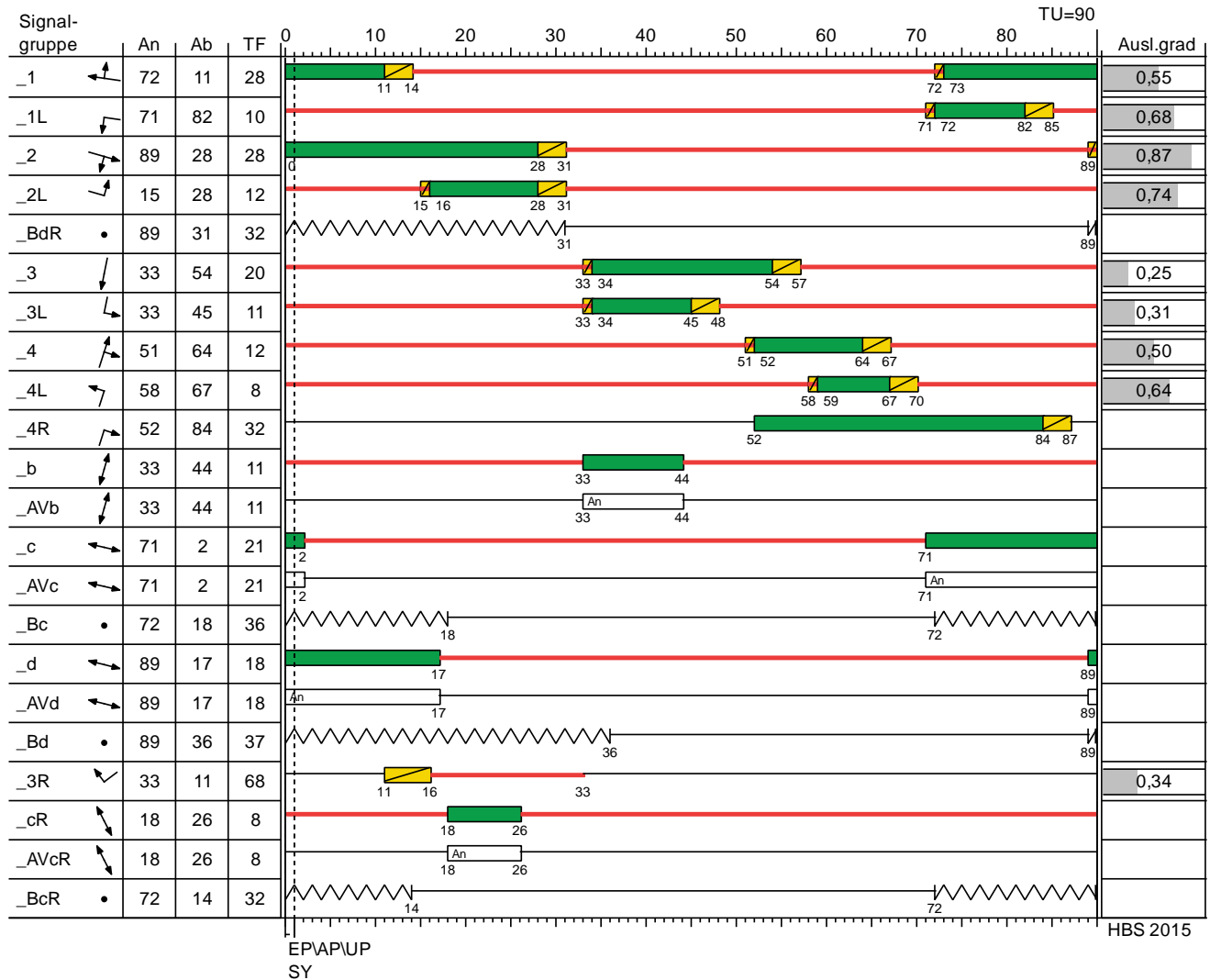


Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Signalzeitenplan

LISA 8.2

## P14 Prognose NMS opti



### Nachmittagsspitzenprogramm (Festzeit)












\_3: -2s  
\_3L: -2s  
\_b: -2s  
\_4: +2s  
\_4L: +2s  
\_4R: +2s

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Nachweis der Verkehrsqualität

LISA 8.2

## MIV - P14 Prognose NMS opti (TU=90) - Prognose NMS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f <sub>in</sub> [-]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		_1	28	62	0,322	334	8,350	1,1	1,890	1905	613	15	0,741	7,607	12,272	76,577		0,545	29,441	B	
	2		_1L	10	80	0,122	167	4,175	1,1	1,800	2000	244	6	1,406	5,405	9,337	56,022	62,000	0,684	58,592	D	
2	1		_2	28	62	0,322	130	3,250	1,1	2,069	1740	548	14	0,176	2,582	5,300	33,072	85,000	0,237	23,975	B	
	2		_2	28	62	0,322	545	13,625	1,1	1,841	1955	630	16	5,892	18,696	26,009	159,643		0,865	62,341	D	
	3		_2L	12	78	0,144	193	4,825	1,1	1,978	1820	262	7	1,892	6,513	10,829	65,494		0,737	62,885	D	
3	1		_3	20	70	0,233	114	2,850	1,1	1,813	1986	463	12	0,185	2,504	5,180	31,298		0,246	29,521	B	
	2		_3L	11	79	0,133	72	1,800	1,1	2,066	1742	232	6	0,257	1,885	4,207	27,337	38,000	0,310	39,269	C	
4	1		_4, _4R	32	58	0,367	357	8,925	1,1	1,921	1874	688	17	0,660	7,639	12,313	75,429	47,000	0,519	25,727	B	
	2		_4	12	78	0,144	126	3,150	1,1	1,800	2000	288	7	0,460	3,338	6,428	38,568		0,438	40,943	C	
	1+2		_4, _4R				483	12,075	1,1	1,890	1905	976	24	0,595	8,488	13,415	80,490		0,495	16,549	A	
	3		_4L	8	82	0,100	126	3,150	1,1	1,832	1965	196	5	1,131	4,161	7,611	46,488		0,643	59,728	D	
5	1		_3R	68	22	0,767	509	12,725	1,1	1,822	1976	1516	38	0,293	4,287	7,789	47,295		0,336	3,987	A	
Knotenpunktssummen:							2673					5680										
Gewichtete Mittelwerte:																			0,555	34,638		
				TU = 90 s T = 3600 s																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f <sub>in</sub>	Instationaritätsfaktor	[-]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Strombelastungsplan

LISA 8.2

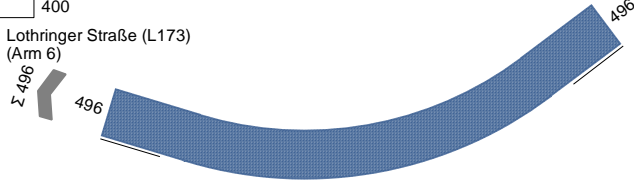
## Prognose MiS

von \ nach	5	6
5		496
6		



Lothringer Straße (L173)  
(Arm 6)

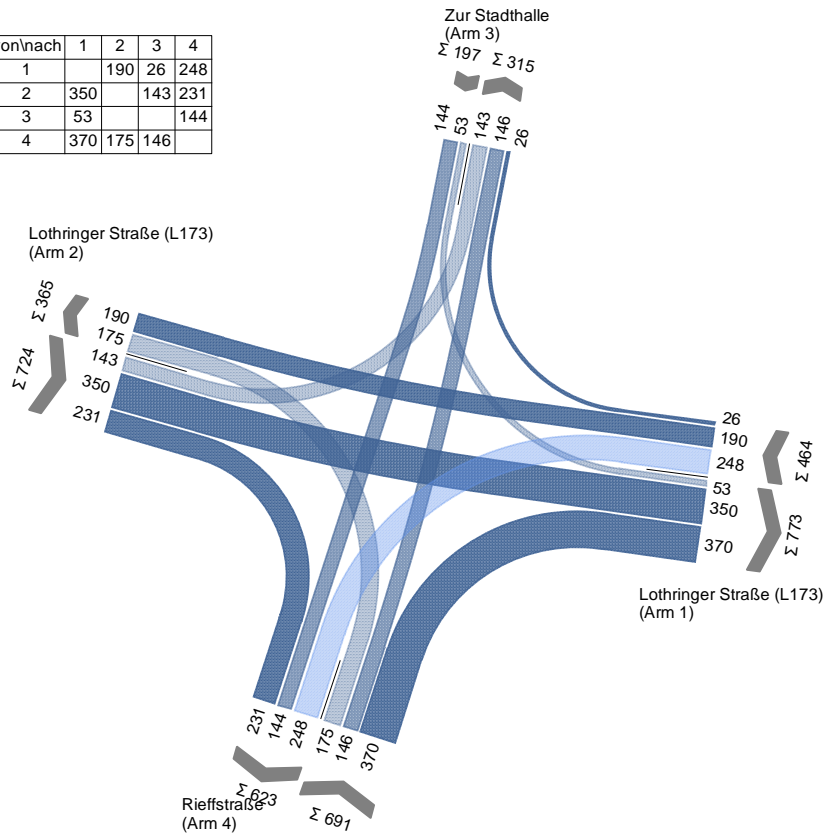
Zur Stadthalle  
(Arm 5)



von \ nach	1	2	3	4
1		190	26	248
2	350		143	231
3	53			144
4	370	175	146	

Zur Stadthalle  
(Arm 3)

Lothringer Straße (L173)  
(Arm 2)

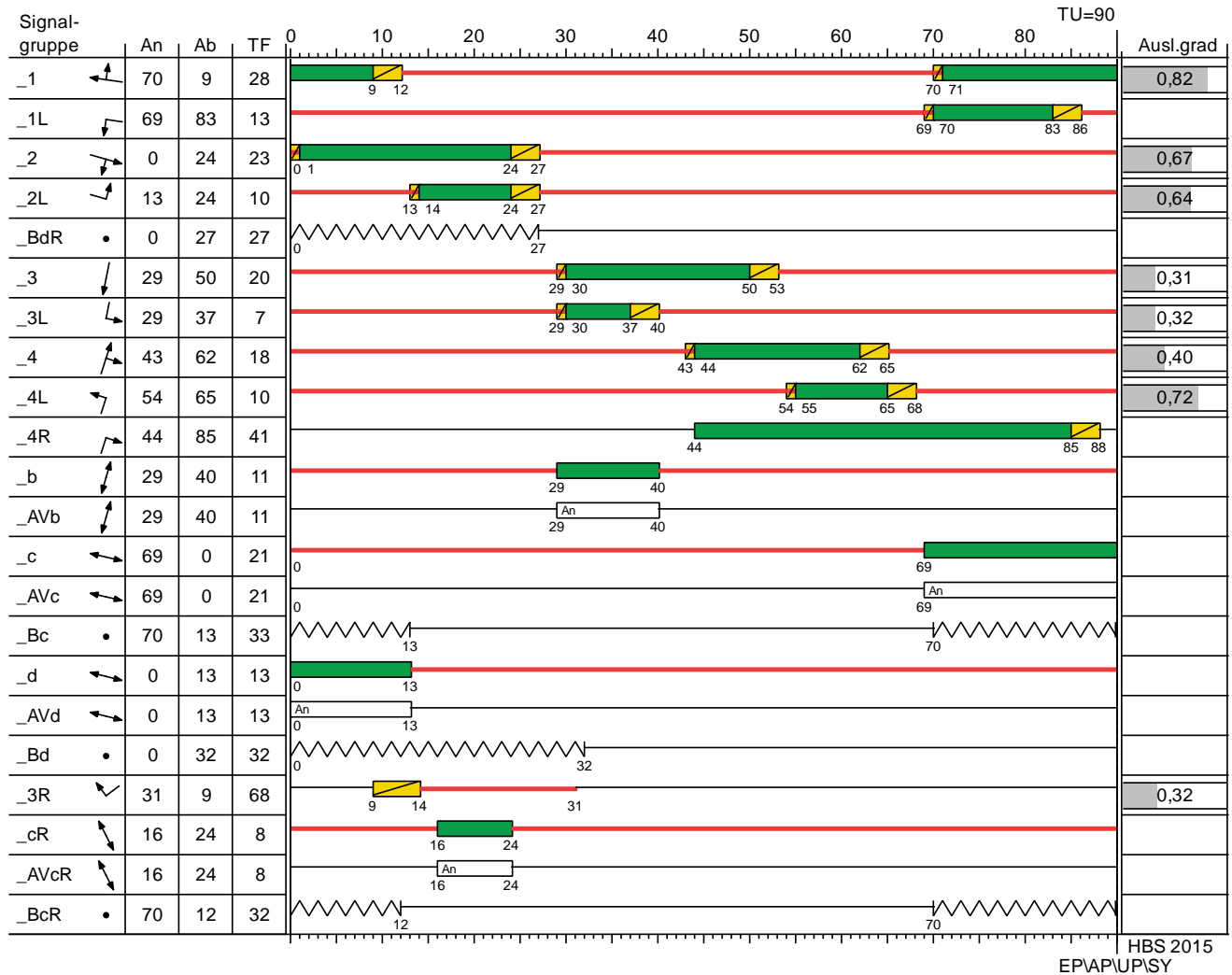


Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Signalzeitenplan

LISA 8.2

## P13 Prognose MiS opti



— Dunkel;Aus    Gelb    GelbBlinken    Gruen    Rot    Rotgelb    An    Ton

Mittagsspitzenprogramm Samstag (Festzeit)












\_1: +1s  
\_1L: +7s  
\_2: -10s  
\_2L: -4s  
\_3: -2s  
\_2L: -2s  
\_4: +5s  
\_4L: +5s  
\_4R: +12s  
\_b: -2s  
\_c: +1s  
\_d: -10s

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	

# Nachweis der Verkehrsqualität

LISA 8.2

## MIV - P13 Prognose MiS opti (TU=90) - Prognose MiS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f <sub>in</sub> [-]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		_1	28	62	0,322	216	5,400	1,1	1,851	1945	626	16	0,305	4,424	7,981	48,844		0,345	25,025	B	
	2		_1L	13	77	0,156	248	6,200	1,1	1,811	1988	310	8	2,892	8,871	13,908	83,949	62,000	0,800	70,211	E	
	1+2		_1, _1L				464	11,600	1,1	1,827	1970	569	14	3,580	14,369	20,780	127,174		0,815	52,407	D	
2	1		_2	23	67	0,267	231	5,775	1,1	2,027	1776	457	11	0,618	5,549	9,533	58,285	85,000	0,505	33,415	B	
	2		_2	23	67	0,267	350	8,750	1,1	1,838	1959	523	13	1,348	9,157	14,275	87,449		0,669	38,715	C	
	3		_2L	10	80	0,122	143	3,575	1,1	1,972	1826	223	6	1,129	4,534	8,135	49,054		0,641	55,859	D	
3	1		_3	20	70	0,233	144	3,600	1,1	1,800	2000	466	12	0,257	3,232	6,272	37,632		0,309	30,512	B	
	2		_3L	7	83	0,089	53	1,325	1,1	1,908	1887	168	4	0,263	1,505	3,580	21,480	38,000	0,315	44,060	C	
4	1		_4, _4R	41	49	0,467	370	9,250	1,1	1,889	1906	890	22	0,421	6,540	10,865	65,451	47,000	0,416	17,569	A	
	2		_4	18	72	0,211	146	3,650	1,1	1,800	2000	422	11	0,306	3,413	6,537	39,222		0,346	32,830	B	
	1+2		_4, _4R				516	12,900	1,1	1,863	1932	1285	32	0,396	6,294	10,537	63,222		0,402	8,002	A	
	3		_4L	10	80	0,122	175	4,375	1,1	1,800	2000	244	6	1,678	5,887	9,990	59,940		0,717	62,772	D	
5	1		_3R	68	22	0,767	496	12,400	1,1	1,804	1996	1531	38	0,277	4,122	7,556	45,427		0,324	3,902	A	
Knotenpunktsummen:							2572					5466										
Gewichtete Mittelwerte:																			0,535	30,075		
				TU = 90 s T = 3600 s																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f <sub>in</sub>	Instationaritätsfaktor	[-]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung Rieffstraße, Merzig				
Knotenpunkt	KP04 - Lothringer Straße (L 173) / Rieffstraße / Zur Stadthalle				
Auftragsnr.	2924	Variante	Bestand	Datum	23.10.2025
Bearbeiter	Riedl	Abzeichnung		Blatt	