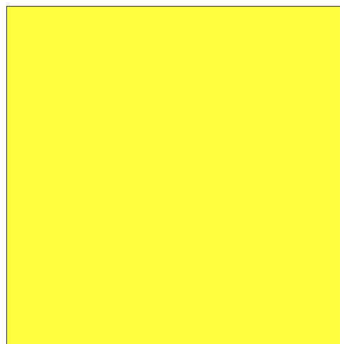


**Landesamt für
Straßenbau und Verkehr
Niederlassung Meißen**



www.vkt-gmbh.de



VERKEHRSPLANUNG

Köhler und Taubmann GmbH

Bamberger Straße 7

01187 Dresden

Telefon: +49 351 43639-0

Telefax: +49 351 43639-19

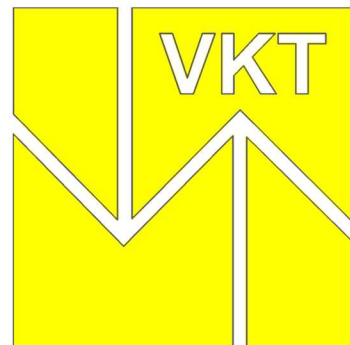
Email: dresden@vkt-gmbh.de

Dresden, 29.11.2021

S 177 Meißen - Wilsdruff, Planungsabschnitt 1.1

Verkehrsplanerische Untersuchung
zur Umleitungsführung

Arbeitspapier



Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung	2
2 Untersuchungsraum	2
3 Umleitungskonzeption	3
3.1 Großräumige Umleitungen	3
3.2 Ortsnahe Umleitungen	3
3.3 Örtliche Umleitungen für den Anliegerverkehr	3
3.4 Örtliche Umleitungen für den Rettungsdienst und den ÖPNV	4
4 Grundlagen für die Berechnung der Netzfälle	4
5 Berechnung der grundlegenden Netzfälle	6
5.1 Analyse 2015	6
5.2 Planungsnullfall 2025	6
5.3 Planfall 0 (2025)	7
6 Variantenuntersuchung der ortsnahen Umleitungsführung	8
6.1 Beschreibung der möglichen ortsnahen Umleitungsstrecken	8
6.2 Planfall 1 (2025)	9
6.3 Detailuntersuchungen zur Entlastung der K 8032	10
6.4 Detailuntersuchungen zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Polenz	12
6.5 Detailuntersuchungen zur Einbahnstraßenregelung K 8032	14
6.6 Ergänzende Detailuntersuchungen	18
7 Datengrundlagen für die schalltechnischen Untersuchungen	19
8 Fazit und Empfehlungen	20

Tabellen-, Abbildungs- und Anlagenverzeichnis

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV), Niederlassung (NL) Meißen, plant den Ausbau der Staatsstraße S 177 zwischen Meißen und Wilsdruff in drei Planungsabschnitten. Für den Abschnitt 1.1 „Plossenaufstieg“ (Knotenpunkt (KP) S 177 / S 83 bis KP S 177 / Gellertstraße) läuft gegenwärtig das Planfeststellungsverfahren. Hierzu liegt die verkehrsplanerische und -technische Untersuchung für den Prognosehorizont 2030 vom 26.07.2021¹ vor. Ergänzend dazu soll für verschiedene Varianten der bauzeitlichen Verkehrsführung (insbesondere die der ortsnahen Verkehre zwischen den Ortsteilen der Gemeinde Klipphausen und dem Mittelzentrum Meißen) eine verkehrsplanerische Bewertung erfolgen. Die Bewertung erfolgt dabei für den Prognosehorizont 2025, welcher dem Jahr des avisierten Zeithorizontes des Beginns der Nutzung der Umleitungsstrecken entspricht.

Für die untersuchten Varianten sind die Streckenbelastungen und die dazugehörigen Schwerverkehrsanteile auszuweisen. Für die anhand der verkehrsplanerischen Bewertung ermittelten Vorzugsvariante die verkehrlichen Grundlagendaten auf den Umleitungsstrecken für die schalltechnischen und lufthygienischen Untersuchungen nach RLS-19² zu berechnen und bereitzustellen.

2 Untersuchungsraum

Die S 177 verläuft von der Bundesstraße B 6 in Meißen über die Klipphausener Ortsteile Riemsdorf, Ullendorf und Sora sowie die Anschlussstelle (AS) Wilsdruff nach Wilsdruff, wo sie an der S 36 endet. Sie besitzt sowohl regionale als auch überregionale Bedeutung für den Wirtschafts- und Berufsverkehr im Raum südlich von Meißen. Über die Bundesautobahn (BAB) A 4 bzw. die B 173 ist eine Verbindung der an der S 177 liegenden Ortschaften an das Oberzentrum Dresden gegeben.

Im Abschnitt zwischen Meißen und Wilsdruff kreuzen mehrere Kreis- und Kommunalstraßen die S 177 bzw. münden in diese ein (**vgl. Abb. 1**). Der engere Untersuchungsraum umfasst neben den genannten Straßen, die AS Wilsdruff mit der BAB A 4, das relevante Straßennetz der Ortsteile der Gemeinde Klipphausen sowie der Städte Meißen und Wilsdruff. Darüber hinaus sind die Anbindungen an die Gewerbegebiete Klipphausen, Sora, Röhrsdorf, Ullendorf, Wilsdruff-West (geplant) und Hühndorfer Höhe Bestandteile des engeren Untersuchungsraumes.

Der erweiterte Untersuchungsraum wird im Norden durch Stadt Meißen, im Osten durch die Bundesstraße B 6, im Süden durch die B 173 und im Westen durch die B 101 begrenzt.

¹ S 177 Meißen – Wilsdruff, Planungsabschnitt 1.1, Verkehrsplanerische und -technische Untersuchung, Prognose 2030, Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH im Auftrag des LASuV, NL Meißen, Schlussbericht vom 26.07.2021

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS, FGSV-Verlag, Köln, 2019

3 Umleitungskonzeption

Im Rahmen des Vorhabens sind für den Zeitraum der Vollsperrung der S 177 im Bereich des Plossenaufstiegs

- großräumige Umleitungen,
- ortsnahe Umleitungen,
- örtliche Umleitungen für den Anliegerverkehr und
- örtliche Umleitungen für den Rettungsdienst und den ÖPNV

vorgesehen.

3.1 Großräumige Umleitungen

Der Durchgangs- und Zielverkehr der A 4 von Bautzen bzw. Chemnitz, der A 13 von Berlin, der A 14 von Leipzig und der A 17 von Prag kommend soll über die AS Nossen-Ost (A 14) und die B 101 nach Meißen geführt werden. Eine Führung über die AS Dresden-Altstadt (A 4) und die B 6 wird aufgrund zu erwartender Verkehrseinschränkungen durch laufende und geplante Maßnahmen auf dieser Strecke ausgeschlossen.

3.2 Ortsnahe Umleitungen

Während der Bauzeit ist für die Ortsteile der Gemeinde Klipphausen im Umfeld der S 177 die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Meißen für den Liefer- und Individualverkehr sicherzustellen. Für diese Verkehre sind im Folgenden verschiedene mögliche Führungen über die von der S 177 nach Osten und Westen abzweigenden Kreisstraßen K 8030 (über Polenz), K 8031 (über Taubenheim), K 8032 (über Scharfenberg) und K 8033 (über Röhrsdorf) zu untersuchen (**vgl. Abb. 1**) und anhand der durchzuführenden verkehrsplanerischen Bewertung eine Vorzugsvariante abzuleiten.

3.3 Örtliche Umleitungen für den Anliegerverkehr

Für die möglichen örtlichen Umleitungsstrecken für den Anliegerverkehr wurde eine Variantenuntersuchung³ erstellt. Zur Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindung zwischen dem Meißner Stadtteil Plossen und dem Stadtzentrum sind im Ergebnis derer für den Pkw-Anliegerverkehr folgende Umleitungsstrecken im Einrichtungsverkehr vorgesehen:

- stadteinwärts über den Klipphausener Ortsteil Polenz (Hauptstraße – Buschbadweg) und den Polenzer Weg zur S 83 und
- stadtauswärts über die Hirschbergstraße, den Lerchaweg, einen neu auszubauenden Weg durch die Kleingartensparte und eine Behelfsstraße über freies Feld zur Querallee und weiter zur S 177.

³ Verkehrsuntersuchung S 177 Ausbau in Meißen, Abschnitt 1.1 – Plossenaufstieg, Umleitungen, Uhlig & Wehling, Beratende Ingenieure im Auftrag des LASuV, NL Meißen, Stand vom Oktober 2018

3.4 Örtliche Umleitungen für den Rettungsdienst und den ÖPNV

Der Siebeneichener Schlossberg wird für die Umleitung der Rettungsfahrzeuge ertüchtigt. Gleichzeitig wird über diese Strecke die ÖPNV-Verbindung (Regionalbuslinien sowie zusätzlicher Pendelverkehr zwischen dem Ortsteil Plossen und dem Stadtzentrum) aufrecht erhalten.

4 Grundlagen für die Berechnung der Netzfälle

Die Grundlage der Verkehrsnachfragemodelle bildet das Netzmodell der Landesverkehrsprognose 2030 für den Freistaat Sachsen⁴. Für die Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung wurde ein entsprechend der Aufgabenstellung gebildeter Netzausschnitt für den Analysezustand 2015 und den Prognosehorizont 2030 aus der durch die PTV AG im Auftrag des Freistaates Sachsen erarbeiteten Landesverkehrsprognose 2030 übernommen.

Das Netzmodell enthält im erweiterten Untersuchungsraum alle Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Staatsstraßen und Kreisstraßen sowie ausgewählte kommunale Straßen einschließlich der Planungsvorhaben des Bundesverkehrswegeplans 2030 und des Landesverkehrsplans Sachsen 2025.

Dieser Netzausschnitt der Landesverkehrsprognose 2030 berücksichtigt die Entwicklung der verkehrsrelevanten Strukturdaten:

- Einwohner,
- Erwerbstätige (Personen, die innerhalb der Gemeinde/Stadt wohnen und als Arbeitnehmer oder Selbständige eine auf wirtschaftlichen Erwerb gerichtete Tätigkeit ausüben) und
- Beschäftigte (Personen, die innerhalb der Gemeinde/Stadt als Arbeitnehmer oder Selbständige eine auf wirtschaftlichen Erwerb gerichtete Tätigkeit ausüben)

bis zum Prognosejahr 2030 im erweiterten Untersuchungsraum. Die prognostizierte Entwicklung der verkehrsrelevanten Strukturdaten der Gemeinden im erweiterten Untersuchungsraum ist in **Tab. 1** und **Tab. 2** dargestellt.

⁴ PTV AG, Landesverkehrsprognose Sachsen 2030, Dresden, Juli 2017

Gemeinde	Analyse 2015			Prognose 2030		
	Einwohner	Erwerbs- tätige	Beschäf- tigte	Einwohner	Erwerbs- tätige	Beschäf- tigte
Dresden, Stadt	536.308	271.957	319.417	591.700	302.167	344.928
Klipphausen	10.252	5.707	5.558	10.100	5.110	5.052
Meißen, Stadt	27.273	13.115	16.731	28.400	13.416	15.209
Wilsdruff, Stadt	13.701	7.659	8.543	14.500	7.521	7.824

Tab. 1: Vergleich der Einwohner, Erwerbstätigen und Beschäftigten 2015 – 2030 in den Gemeinden im erweiterten Untersuchungsraum

Stadt / Gemeinde	Einwohner- entwicklung		Erwerbstätigen- entwicklung		Beschäftigten- entwicklung	
Dresden, Stadt	+55.392	+10%	+30.210	+11%	+25.511	8%
Klipphausen	-152	-2%	-597	-11%	-506	-9%
Meißen, Stadt	+1.127	+4%	+301	+2%	-1.523	-9%
Wilsdruff, Stadt	+799	+6%	-138	-2%	-719	-9%

Tab. 2: Entwicklung der Einwohner, Erwerbstätigen und Beschäftigten 2015 – 2030 in den Gemeinden im erweiterten Untersuchungsraum

In den Städten Dresden, Meißen und Wilsdruff ist auf Grundlage der 6. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung, Variante 1 des Statistischen Landesamtes vom April 2016 in der Landesverkehrsprognose 2030 mit einem Einwohneranstieg zwischen vier und zehn Prozent bis zum Prognosejahr 2030 zu rechnen. Für die Großstadt Dresden zeigen sich selbige Tendenzen auch für die Prognose der Anzahl der Erwerbstätigen und Beschäftigten. Für Meißen und Wilsdruff werden bis 2030 nahezu gleichbleibende Erwerbstätigenzahlen sowie um etwa neun Prozent rückläufige Beschäftigtenzahlen erwartet. Für die Gemeinde Klipphausen wird sowohl ein Rückgang der Einwohnerzahl (-2%) als ein Rückgang der Erwerbstätigen- (-10%) und Beschäftigtenzahl (-9%) prognostiziert.

5 Berechnung der grundlegenden Netzfälle

5.1 Analyse 2015

Die Analyse der vorhandenen Verkehrssituation stellt eine wesentliche Grundlage für die Ermittlung der Bemessungsverkehrsstärken für die Prognose 2030 und hierauf aufbauend für die Berechnung der Leistungsfähigkeit, die Einstufung der Verkehrsqualität und die Bereitstellung der Datengrundlagen für die lufthygienischen und schalltechnischen Untersuchungen dar.

Für die Analyse der Verkehrssituation wurde das Analyseverkehrsmodell der Verkehrsuntersuchung⁵ zum Planungsabschnitt 1.1 übernommen. Dieses wurde auf Basis des Analyseverkehrsmodells 2015 der Landesverkehrsprognose anhand von Erhebungsergebnissen der Straßenverkehrszählung (SVZ) Sachsen 2015 und der automatischen Straßenverkehrszählung (aSVZ) Sachsen 2016 sowie anhand zweier Verkehrserhebungen auf der Niederwarthaer Brücke⁶ und im Bereich des Plossenanstiegs in Meißen⁷ kalibriert und um Straßen des untergeordneten Netzes im Umfeld der S 177 ergänzt.

Im Bereich des Plossenanstiegs beträgt die durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung (DTV_{Mo-Fr}) im Analysefall ca. 8.520 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil (SV-Anteil) von 5 %.

5.2 Planungsnullfall 2025

Der Planungsnullfall beschreibt den Verkehrszustand vor dem geplanten Ausbau des Plossenanstiegs. Ihm wird die prognostizierte Entwicklung der Einwohner-, Erwerbstätigen- und Beschäftigtenzahlen bis zum Prognosehorizont 2025 zugrunde gelegt. Dabei wird von einer linearen Entwicklung zwischen 2015 und 2030 der prognostizierten Strukturentwicklung des Landesverkehrsmodells Sachsens ausgegangen, wobei lediglich die Entwicklung bis 2025 berücksichtigt wird.

Das Netzmodell des Planungsnullfalls 2025 enthält drei Planungsmaßnahmen im erweiterten Untersuchungsraum, welche einen aus heutiger Sicht sehr wahrscheinlichen Realisierungshorizont bis zum Jahr 2025 haben (sogenannte indisponible Maßnahmen) und Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 oder des Landesverkehrsplans Sachsen 2030 sind:

- BAB A 4, Umbau AS Wilsdruff,
- S 36, Verlegung westlich Wilsdruff und
- S 177, Ausbau Meißen – Wilsdruff, Abschnitt 3.

⁵ S 177 Meißen – Wilsdruff, Planungsabschnitt 1.1, Verkehrsplanerische und -technische Untersuchung, Prognose 2030, Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH im Auftrag des LASuV, NL Meißen, Schlussbericht vom 26.07.2021

⁶ Quelle: Themenstadtplan Stadt Dresden

⁷ Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Meißen, S 177 Plossenanstieg Meißen, Auswertung Verkehrserhebungen, 13.09.2017

Nicht berücksichtigt werden folgende Planungsmaßnahmen, bei denen erst nach 2025 mit einer Verkehrsfreigabe gerechnet wird:

- B 6, Verlegung in Dresden-Cossebaude,
- S 84, Neubau Niederwartha – Meißen, Bauabschnitt 2.2,
- S 84, Neubau Niederwartha – Meißen, Bauabschnitt 3,
- S 177, Ausbau Meißen – Wilsdruff, Abschnitt 1.2 und
- S 192, Neubau Ortsumfahrung Grumbach.

Berücksichtigt sind ebenso die geplante Erweiterung des Gewerbegebietes Klipphausen einschließlich des Teils „Am Bahndamm“ sowie der Neubau des Gewerbegebietes „Wilsdruff-West“, welches an die Neubaustrecke der S 36 angebunden werden soll. Für das Gewerbegebiet Klipphausen wurde eine gewerbliche Nutzung der bisher brachliegenden Flächen bis 2025 angenommen. Die Verkehrsuntersuchung zur verkehrstechnischen Erschließung des Gewerbeparks Klipphausen⁸ bildet die Grundlage für Verkehrserzeugung für den Bereich „Am Bahndamm“, für welchen u.a. der Bau einer Tankstelle vorgesehen ist. Die Verkehrserzeugung für das neu geplante Gewerbegebiet „Wilsdruff-West“ wird von der Verkehrsuntersuchung zur Verlegung der S 36⁹ übernommen, welche von einem Verkehrsaufkommen von 2.400 Kfz/24 bei einem SV-Anteil von 35% ausgeht.

Im Bereich des Plossenanstiegs wird aufgrund der prognostizierten Strukturentwicklung (u.a. steigende Einwohnerzahlen der Stadt Meißen) sowie wegen des geplanten Ausbaus der S 177 im Planungsabschnitt 3 eine Zunahme der Verkehrsbelastungen um ca. 5% prognostiziert. Die durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung im Planungsnullfall 2025 beträgt ca. 8.950 Kfz/24h. Ebenso ist mit einem leicht steigenden SV-Anteil zu rechnen (von 5 % auf 7 %).

Die prognostizierten Netzbelastungen und Schwerverkehrsanteile für den Planungsnullfall 2025 können **Abbildung 2** entnommen werden.

5.3 Planfall 0 (2025)

Der Planfall 0 (2025) beschreibt den Verkehrszustand unmittelbar nach dem Ausbau des Plossenanstiegs. Der Planungsnullfall 2025 und der Planfall 0 (2025) unterscheiden sich durch die Berücksichtigung der geplanten Ausbaumaßnahme im Zuge der S 177 im Planungsabschnitt 1.1. Die Umsetzung dieser einzelnen Maßnahmen hat jedoch keinen Einfluss auf das prognostizierte Wegewahlverhalten und somit auf die Verkehrsbelastungen im Zuge der S 177 (**vgl. Abb 2**).

⁸ Verkehrserschließung Gewerbepark I Klipphausen, Schlussbericht vom 12.04.2016, Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH i.A. der Gemeinde Klipphausen

⁹ S 36, Verlegung westlich Wilsdruff, Verkehrsuntersuchung, Schlussbericht vom 31.05.2016, Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH i.A. des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr

6 Variantenuntersuchung der ortsnahen Umleitungsführung

6.1 Beschreibung der möglichen ortsnahen Umleitungsstrecken

Zur Aufnahme des ortsnahen Umleitungsverkehrs kommen vier mögliche Kreisstraßen in Betracht, welche den Verkehr von der S 177 entweder nach Westen zur S 83 oder nach Osten zur B 6 und dann jeweils weiter nach Meißen führen.

Die K 8030 zweigt nördlich der Ortschaft Riemsdorf von der S 177 nach Westen ab. Sie führt durch Polenz und anschließend steil und verhältnismäßig eng hinab ins Triebischtal zur S 83. Im Planungsnullfall 2025 bzw. im Planfall 0 (2025) mit Ausbau des Plossenanstiegs weist sie eine werktägliche Verkehrsbelastung von ca. 900 Kfz/24h im Abschnitt westlich von Polenz auf. Die Umleitungsstrecke ist für den Schwerverkehr aufgrund der geltenden Höhenbeschränkungen an den Eisenbahnüberführungen auf der S 83 in Richtung Meißen nur eingeschränkt nutzbar. Der Umweg gegenüber der durchgehenden S 177 beträgt etwa 4,4 km bzw. 7 Minuten.

Die K 8031 zweigt gegenüber der Zufahrt zum Gewerbegebiet Röhrsdorf von der S 177 nach Westen ab. Sie führt durch die Ortschaften Taubenheim und Piskowitz in moderatem Gefälle hinab ins Triebischtal zur S 83. Im Planungsnullfall 2025 bzw. im Planfall 0 (2025) mit Ausbau des Plossenanstiegs weist sie eine werktägliche Verkehrsbelastung von ca. 2.140 Kfz/24h im Abschnitt vor der Einmündung in die S 83 auf. Die Umleitungsstrecke ist ebenfalls für den Schwerverkehr aufgrund der geltenden Höhenbeschränkungen an den Eisenbahnüberführungen auf der S 83 nur eingeschränkt nutzbar. Der Umweg gegenüber der durchgehenden S 177 beträgt etwa 7,7 km bzw. 11 Minuten.

Die K 8032 zweigt nördlich des Gewerbegebiets Röhrsdorf von der S 177 nach Osten ab. Sie führt über die Ortschaften Naustadt und Scharfenberg steil und teilweise eng hinab ins Elbtal zur B 6. In der Ortschaft Scharfenberg ist zum Teil selbst der Begegnungsfall Pkw-Pkw nicht möglich. Im Planungsnullfall 2025 bzw. im Planfall 0 (2025) mit Ausbau des Plossenanstiegs weist die K 8032 eine werktägliche Verkehrsbelastung von ca. 1.680 Kfz/24h im Abschnitt vor der Einmündung in die B 6 auf. Der Umweg gegenüber der durchgehenden S 177 beträgt etwa 2,2 km bzw. 2 Minuten.

Die K 8033 zweigt nördlich von Sora von der S 177 nach Osten ab. Sie führt durch die Ortschaft Röhrsdorf und anschließend teilweise steil und eng hinab nach Constappel ins Elbtal zur B 6. Im Planungsnullfall 2025 bzw. im Planfall 0 (2025) mit Ausbau des Plossenanstiegs weist sie eine werktägliche Verkehrsbelastung von ca. 1.160 Kfz/24h im Abschnitt östlich von Röhrsdorf auf. Der Umweg gegenüber der durchgehenden S 177 beträgt etwa 5,9 km bzw. 5 Minuten.

6.2 Planfall 1 (2025)

Der Planfall 1 (2025) berücksichtigt gegenüber dem Planungsnullfall 2025 die Vollsperrung der S 177 im Bereich des Plossen sowie die geplanten Ausbaumaßnahmen der örtlichen Umleitungsstrecken im Bereich des Lerchaweges und des Polenzer Weges.

Der örtliche Umleitungsverkehr von etwa 1.500 Kfz/24h je Richtung zwischen dem Stadtteil Plossen und dem Stadtzentrum Meißen verteilt sich dabei wie geplant auf die beiden Umleitungsstrecken Lerchaweg und Polenzer Weg (**vgl. Tab. 3**). Der ortsnahe Umleitungsverkehr verteilt sich ohne flankierende Maßnahmen im Wesentlichen auf die K 8032, auf welcher zwischen Scharfenberg und der B 6 eine Zunahme um ca. 4.700 Kfz/24h bzw. 280 % prognostiziert wird. Aufgrund der bestehenden Steigungs- und Platzverhältnisse der Straße scheint die Strecke jedoch ungeeignet diese erhöhte Verkehrsmenge aufzunehmen. Daher sind für die Lösung dieses Problems weitere verkehrsplanerische Maßnahmen zu untersuchen.

Des Weiteren wird erwartet, dass der Polenzer Weg sowie die K 8030 im Planfall 1 (2025) ebenfalls einen geringen Teil des ortsnahe Umleitungsverkehrs aufnehmen. Der Planfall 1 (2025) zeigt auf, dass eine Trennung des örtlichen und des ortsnahe Verkehrs in Polenz auf die jeweiligen (potentiellen) Umleitungsstrecken Polenzer Weg und K 8030 nicht möglich ist. Daher und weil die K 8030 hinsichtlich ihrer Streckencharakteristik ohnehin nur bedingt als Umleitungsstrecke geeignet ist, wird diese Strecke im Folgenden für den ortsnahe Umleitungsverkehr nicht weiter betrachtet.

Strecke	Planungsnullfall 2025	Planfall 1 (2025)	Differenz
Lerchaweg	Anliegerverkehr	1.590 Kfz/24h	+1.590 Kfz/24h
Polenzer Weg	560 Kfz/24h	2.200 Kfz/24h	+1.640 Kfz/24h
K 8030	810 Kfz/24h	1.320 Kfz/24h	+510 Kfz/24h
K 8031	2.230 Kfz/24h	2.280 Kfz/24h	+50 Kfz/24h
K 8032	1.690 Kfz/24h	6.360 Kfz/24h	+4.670 Kfz/24h
K 8033	1.170 Kfz/24h	1.180 Kfz/24h	+10 Kfz/24h

Tab. 3: Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 1 (2025) – Planungsnullfall 2025

Die prognostizierten Netzbelastungen und Schwerverkehrsanteile für den Planfall 1 (2025) können den **Abbildungen 3 und 4** entnommen werden.

6.3 Detailuntersuchungen zur Entlastung der K 8032

Da die K 8032 zwischen Scharfenberg und der B 6 aufgrund der Steigungs- und Platzverhältnisse nicht den in Planfall 1 (2025) prognostizierten Mehrverkehr von ca. 4.700 Kfz/24h aufnehmen kann werden im Folgenden zwei Ansätze zur Verminderung der Verkehrsbelastung auf der K 8032 und Umverteilung des ortsnahe Umleitungsverkehrs auf andere Strecken untersucht:

- Planfall 2a: Einrichtung eines Fahrverbots für den Schwerverkehr auf der K 8032 zwischen Scharfenberg und der B 6 und
- Planfall 2b: Einrichtung eines Einrichtungsverkehrs auf der K 8032 zwischen Scharfenberg und der B 6.

Der Planfall 2a sieht zusätzlich zum Planfall 1 ein Fahrverbot für den Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177 zwischen Meißen und dem Gewerbegebiet Klipphausen sowie auf den abzweigenden Kreisstraßen K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033 vor. Explizit ausgenommen davon ist der Lkw-Verkehr, welcher seine Quelle oder sein Ziel im Umfeld der S 177 in einem der Ortsteile der Gemeinde Klipphausen hat. Die Auswirkungen auf die prognostizierten Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Umleitungsstrecken sind zwar relativ gering (**vgl. Tab. 4**), jedoch wird der Lkw-Durchgangsverkehr durch diese Maßnahme auf das höher klassifizierte Bundesstraßennetz (B 6 und B 101) verlagert, also den großräumigen Umleitungsstrecken. Dadurch werden insbesondere die zu erwartenden Mehrbelastungen insbesondere was die Lärmemissionen an den Umleitungsstrecken angeht auf ein Mindestmaß beschränkt. Zudem verringert sich durch diese Maßnahme die Wahrscheinlichkeit eines kritischen Begegnungsfalls auf den z.T. engen Kreisstraßen. Daher wird die Umsetzung dieser Maßnahme bei der Umleitungsführung empfohlen.

Die prognostizierten Netzbelastungen und Schwerverkehrsanteile für den Planfall 2a (2025) können den **Abbildungen 5 und 6** entnommen werden.

Strecke	Planfall 1	Planfall 2a	Differenz
Lerschweg	1.590 Kfz/24h	1.590 Kfz/24h	+/-0 Kfz/24h
Polenzer Weg	2.200 Kfz/24h	2.200 Kfz/24h	+/-0 Kfz/24h
K 8030	1.320 Kfz/24h	1.300 Kfz/24h	-20 Kfz/24h
K 8031	2.280 Kfz/24h	2.050 Kfz/24h	-230 Kfz/24h
K 8032	6.360 Kfz/24h	6.030 Kfz/24h	-330 Kfz/24h
K 8033	1.180 Kfz/24h	1.170 Kfz/24h	-10 Kfz/24h

Tab. 4: Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 2a (2025) – Planfall 1 (2025)

Der Planfall 2b sieht zusätzlich zum Planfall 1 eine Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 zwischen der B 6 und Scharfenberg in Richtung Westen sowie auf der K 8033 zwischen Röhrsdorf und Constappel in Richtung Osten vor. Durch diese Maßnahme wird

eine erhebliche Verlagerung des Umleitungsverkehrs in Richtung Meißen von der K 8032 auf die Strecke S 177 – K 8030 – Polenzer Weg erwartet (**vgl. Tab. 5**). Die mit der prognostizierten Verlagerung erwartete Verkehrsbelastung auf der K 8032 kann somit gut ohne einen erheblichen Ausbau der Strecke abgewickelt werden und zudem werden durch die Einbahnstraßenregelung Begegnungsfälle erheblich reduziert bzw. vermieden. Daher wird die Umsetzung dieser Maßnahme in dieser oder ähnlicher Form bei der Umleitungsführung empfohlen, jedoch sind weitere Untersuchungen zur Maßnahmen notwendig, welche die negativen Auswirkungen durch die Mehrbelastung des Polenzer Weges, welcher nur für den örtlichen Umleitungsverkehr vorgesehen ist, reduzieren bzw. vermeiden.

Die prognostizierten Netzbelastungen und Schwerverkehrsanteile für den Planfall 2b (2025) können den **Abbildungen 7 und 8** entnommen werden.

Strecke	Planfall 1	Planfall 2b	Differenz
Lerchaweg	1.590 Kfz/24h	1.590 Kfz/24h	+/-0 Kfz/24h
Polenzer Weg	2.200 Kfz/24h	4.050 Kfz/24h	+1.850 Kfz/24h
K 8030	1.320 Kfz/24h	1.340 Kfz/24h	+20 Kfz/24h
K 8031	2.280 Kfz/24h	2.390 Kfz/24h	+110 Kfz/24h
K 8032	6.360 Kfz/24h	3.550 Kfz/24h	-2.810 Kfz/24h
K 8033	1.180 Kfz/24h	1.290 Kfz/24h	+110 Kfz/24h

Tab. 5: Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 2b (2025) – Planfall 1 (2025)

Der Planfall 3 (2025) überlagert die beiden zuvor beschriebenen und empfohlenen Maßnahmen. Dabei überlagern sich z.T. die beschriebenen prognostizierten Verkehrsverlagerungen (**vgl. Tab. 6**). Da der Polenzer Weg wie bereits erläutert lediglich den örtlichen Umleitungsverkehr aufnehmen und die Ortdurchfahrt Polenz möglichst nicht noch zusätzlich durch den ortsnahe Umleitungsverkehr belastet werden soll, besteht an dieser Stelle weiterer Untersuchungsbedarf. Der Planfall 3 dient dabei als Vergleichsfall für die nachfolgenden Detailuntersuchungen.

Die prognostizierten Netzbelastungen und Schwerverkehrsanteile für den Planfall 3 (2025) können den **Abbildungen 9 und 10** entnommen werden.

Strecke	Planfall 1	Planfall 3	Differenz
Lerchaweg	1.590 Kfz/24h	1.590 Kfz/24h	+/-0 Kfz/24h
Polenzer Weg	2.200 Kfz/24h	4.140 Kfz/24h	+1.940 Kfz/24h
K 8030	1.320 Kfz/24h	1.320 Kfz/24h	+/-0 Kfz/24h
K 8031	2.280 Kfz/24h	2.150 Kfz/24h	-130 Kfz/24h
K 8032	6.360 Kfz/24h	3.390 Kfz/24h	-2.970 Kfz/24h
K 8033	1.180 Kfz/24h	1.180 Kfz/24h	+/-0 Kfz/24h

Tab. 6: Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 3 (2025) – Planfall 1 (2025)

6.4 Detailuntersuchungen zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Polenz

In den folgenden untersuchten und dargestellten Planfällen werden Maßnahmen untersucht, welche eine Verlagerung des ortsnahe Umleitungsverkehrs von der Strecke über den Polenzer Weg auf die dafür vorgesehenen Strecken über die K 8031 oder die K 8033 erzielen könnten.

Der Planfall 4a (2025) sieht zusätzlich zum Planfall 3 (2025) eine Einbahnstraßenregelung auf der K 8030 zwischen der S 177 und der Polenzer Hauptstraße vor. Dadurch soll der Widerstand der Route von der S 177 zum Polenzer Weg entsprechend erhöht werden. Durch diese Maßnahme wird eine geringfügige Verlagerung auf die Umleitungsstrecke über die K 8033 erwartet (**vgl. Tab. 7**). Die meisten Fahrzeuge werden jedoch auf die Polenzer Hauptstraße verlagert. Die prognostizierte Verkehrsbelastung auf dem Polenzer Weg reduziert sich gegenüber dem Planfall 3 (2025) um ca. 740 Kfz/24h. Es wird deutlich, dass diese Maßnahme allein noch nicht ausreicht, um einen Großteil des ortsnahe Umleitungsverkehrs aus der Ortschaft Polenz herauszuhalten.

Die prognostizierten Netzbelastungen und Schwerverkehrsanteile für den Planfall 4a (2025) können den **Abbildungen 11 und 12** entnommen werden.

Strecke	Planfall 3	Planfall 4a	Differenz
Lerchaweg	1.590 Kfz/24h	1.580 Kfz/24h	-10 Kfz/24h
Polenzer Weg	4.140 Kfz/24h	3.400 Kfz/24h	-740 Kfz/24h
K 8030	1.320 Kfz/24h	1.310 Kfz/24h	-10 Kfz/24h
K 8031	2.150 Kfz/24h	2.180 Kfz/24h	+30 Kfz/24h
K 8032	3.390 Kfz/24h	3.360 Kfz/24h	-30 Kfz/24h
K 8033	1.180 Kfz/24h	1.550 Kfz/24h	+370 Kfz/24h

Tab. 7: Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 4a (2025) – Planfall 3 (2025)

Der Planfall 4b (2025) sieht zusätzlich zum Planfall 4a (2025) ein Linksabbiegeverbot am KP S 177 / Polenzer Hauptstraße vor. Dadurch soll der Widerstand der Route von der S 177 zum Polenzer Weg weiter erhöht werden. Durch diese Maßnahme wird eine erhebliche Verlagerung auf die Umleitungsstrecke über die K 8033 sowie eine geringfügige auf die K 8031 erwartet (**vgl. Tab. 8**). Dadurch wird für den Polenzer Weg eine erhebliche Entlastung gegenüber dem Planfall 3 (2025) erwartet. Der Polenzer Weg wird somit weitgehend wie geplant nur noch vom örtlichen Umleitungsverkehr genutzt. Daher wird die Umsetzung der beiden beschriebenen Maßnahmen

- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030 zwischen S 177 und Polenzer Hauptstraße und
- Linksabbiegeverbot am KP S 177 / Polenzer Hauptstraße

empfohlen, da somit auch ein Großteil des ortsnahen Umleitungsverkehrs aus der Ortschaft Polenz herausgehalten werden kann.

Die prognostizierten Netzbelastungen und Schwerverkehrsanteile für den Planfall 4b (2025) können den **Abbildungen 13 und 14** entnommen werden.

Strecke	Planfall 3	Planfall 4b	Differenz
Lerchaweg	1.590 Kfz/24h	1.590 Kfz/24h	+/-0 Kfz/24h
Polenzer Weg	4.140 Kfz/24h	2.100 Kfz/24h	-2.040 Kfz/24h
K 8030	1.320 Kfz/24h	1.080 Kfz/24h	-240 Kfz/24h
K 8031	2.150 Kfz/24h	2.550 Kfz/24h	+400 Kfz/24h
K 8032	3.390 Kfz/24h	3.320 Kfz/24h	-70 Kfz/24h
K 8033	1.180 Kfz/24h	2.450 Kfz/24h	+1.270 Kfz/24h

Tab. 8: Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 4b (2025) – Planfall 3 (2025)

Der Planfall 5 (2025) sieht zusätzlich zum Planfall 4b (2025) einen geringfügigen Ausbau der K 8031 vor. Dadurch soll diese Umleitungsstrecke insbesondere gegenüber der örtlichen Umleitungsstrecke über den Polenzer Weg attraktiver werden. Durch diese Maßnahme wird eine Verlagerung von ca. 250 Kfz/24h auf die K 8031 erwartet (**vgl. Tab. 9**). Gleichzeitig wird für den Polenzer Weg und die K 8030 eine Entlastung gegenüber dem Planfall 4b (2025) prognostiziert. Daher wird die Umsetzung der beschriebenen Maßnahme empfohlen.

Die prognostizierten Netzbelastungen und Schwerverkehrsanteile für den Planfall 5 (2025) können den **Abbildungen 15 und 16** entnommen werden.

Strecke	Planfall 4b	Planfall 5	Differenz
Lerchaweg	1.590 Kfz/24h	1.560 Kfz/24h	-30 Kfz/24h
Polenzer Weg	2.100 Kfz/24h	2.040 Kfz/24h	-60 Kfz/24h
K 8030	1.080 Kfz/24h	970 Kfz/24h	-110 Kfz/24h
K 8031	2.550 Kfz/24h	2.810 Kfz/24h	+260 Kfz/24h
K 8032	3.320 Kfz/24h	3.310 Kfz/24h	-10 Kfz/24h
K 8033	2.450 Kfz/24h	2.460 Kfz/24h	+10 Kfz/24h

Tab. 9: Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 5 (2025) – Planfall 4b (2025)

6.5 Detailuntersuchungen zur Einbahnstraßenregelung K 8032

Durch die Einführung der Einbahnstraßenregelungen auf der K 8032 zwischen Scharfenberg und der B 6 wird die Erreichbarkeit Meißens und der B 6 für die Anwohner der anliegenden Ortschaften (u.a. Scharfenberg und Naustadt) eingeschränkt und es sind z.T. erhebliche Umwege notwendig. Daher werden im Folgenden verschiedene ergänzende oder angepasste Maßnahmen untersucht, um dies entsprechend zu verbessern:

- Einrichtung von Einbahnstraßen zwischen der S 177 und Scharfenberg anstelle zwischen Scharfenberg und der B 6,
- Umkehrung der Einbahnstraßenregelungen auf der K 8032 und K 8033 und
- Freigabe der Einbahnstraße in der Gegenrichtung für Anwohner.

Der Planfall 6a (2025) sieht gegenüber dem Planfall 5 (2025) eine Einbahnstraßenregelung auf K 8032 zwischen Naustadt und S 177 anstelle zwischen Scharfenberg und der B 6 vor. Durch diese Maßnahme wird für die K 8032 jedoch wieder eine vollständige Nutzung als Umleitungsstrecke in beiden Richtungen prognostiziert (**vgl. Tab. 10**), welcher wie zuvor beschrieben so aufgrund der Streckenbeschaffenheit nicht verkehrssicher abgewickelt werden kann. Als Alternative zur in Richtung Naustadt gesperrten K 8032 würde die Ortsstraße zwischen Röhrsdorf und Naustadt genutzt (**vgl. Abb. 17 und 18**).

Strecke	Planfall 5	Planfall 6a	Differenz
Lerchaweg	1.560 Kfz/24h	1.560 Kfz/24h	+/-0 Kfz/24h
Polenzer Weg	2.040 Kfz/24h	1.550 Kfz/24h	-490 Kfz/24h
K 8030	970 Kfz/24h	950 Kfz/24h	-20 Kfz/24h
K 8031	2.810 Kfz/24h	2.710 Kfz/24h	-100 Kfz/24h
K 8032	3.310 Kfz/24h	6.670 Kfz/24h	+3.360 Kfz/24h
K 8033	2.460 Kfz/24h	580 Kfz/24h	-1.880 Kfz/24h

Tab. 10: Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 6a (2025) – Planfall 5 (2025)

In Planfall 6b (2025) ist daher zusätzlich die Ortsstraße zwischen Röhrsdorf und Naustadt in Richtung Naustadt gesperrt. Durch diese Maßnahme wird bereits ein Teil des ortsnahen Umleitungsverkehrs wieder über die K 8033 abgewickelt, für die K 8032 zwischen Scharfenberg und der B 6 wird dennoch eine Verkehrsbelastung von ca. 5.000 Kfz/24h prognostiziert, welche deutlich über der erwarteten Verkehrsbelastung bei einer Einbahnstraßenregelung wie im Planfall 5 (2025) vorgesehen liegt (**vgl. Tab. 11**). Der Teil, welcher weiterhin die K 8032 in Richtung Meißen als ortsnaher Umleitungsstrecke nutzt, weicht auf die Ortsstraße zwischen Riemsdorf und Naustadt aus (**vgl. Abb. 19 und 20**).

Strecke	Planfall 5	Planfall 6b	Differenz
Lerchaweg	1.560 Kfz/24h	1.560 Kfz/24h	+/-0 Kfz/24h
Polenzer Weg	2.040 Kfz/24h	1.570 Kfz/24h	-470 Kfz/24h
K 8030	970 Kfz/24h	950 Kfz/24h	-20 Kfz/24h
K 8031	2.810 Kfz/24h	2.760 Kfz/24h	-50 Kfz/24h
K 8032	3.310 Kfz/24h	5.000 Kfz/24h	+1.690 Kfz/24h
K 8033	2.460 Kfz/24h	1.660 Kfz/24h	-800 Kfz/24h

Tab. 11: Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 6b (2025) – Planfall 5 (2025)

In Planfall 6c (2025) ist daher zusätzlich die Ortsstraße zwischen Riemsdorf und Naustadt in Richtung Naustadt gesperrt. Durch diese Maßnahme wird erwartet, dass die Nutzung der Umleitungsstrecke über die K 8032 in Richtung Meißen sich weiter um ca. 280 Kfz/24h reduziert, welche auf die dafür vorgesehene K 8033 verlagert werden (**vgl. Tab. 12**). Der Teil, welcher weiterhin die K 8032 in Richtung Meißen als ortsnaher Umleitungsstrecke nutzt, weicht auf die Verbindungsstraße zwischen der S 177 und Reichenbach aus (**vgl. Abb. 21 und 22**).

Strecke	Planfall 5	Planfall 6c	Differenz
Lerchaweg	1.560 Kfz/24h	1.570 Kfz/24h	+10 Kfz/24h
Polenzer Weg	2.040 Kfz/24h	1.570 Kfz/24h	-470 Kfz/24h
K 8030	970 Kfz/24h	960 Kfz/24h	-10 Kfz/24h
K 8031	2.810 Kfz/24h	2.750 Kfz/24h	-60 Kfz/24h
K 8032	3.310 Kfz/24h	4.720 Kfz/24h	+1.410 Kfz/24h
K 8033	2.460 Kfz/24h	1.940 Kfz/24h	-520 Kfz/24h

Tab. 12: Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 6c (2025) – Planfall 5 (2025)

Zusammenfassend lässt sich erkennen, dass die erwarteten Verkehrsbelastungen auf der K 8032 zwischen Scharfenberg und B 6 in allen Varianten erheblich höher gegenüber der vollständigen Einbahnstraßenregelung zwischen der B 6 und Scharfenberg sind. Die talwärtige Richtung auf der K 8032 in Richtung B 6 bzw. Meißen wird nicht nur von den Anwohnern der Ortschaften Scharfenberg und Naustadt genutzt. Es werden jeweils Verkehrsverlagerungen auf andere untergeordnete Straßen im Bereich der Einbahnstraßenregelungen zur Umfahrung dieser erwartet. Zwar verbessert sich so die Anbindung der Ortschaften Scharfenberg und Naustadt an die B 6, im gleichen Zug verschlechtert sich jedoch die Erreichbarkeit der Orte von der S 177 (bzw. BAB A 4) aus.

Somit lässt sich festhalten, dass die untersuchten Varianten das Problem im Wesentlichen nur an eine andere Stelle verlagern. Die Variante sollte somit nicht weiter verfolgt werden, da durch die aufgeführten Maßnahmen auch andere Verkehrsströme neben den Anwohnern von Scharfenberg und Naustadt die talwärtige Richtung auf der K 8032 nutzen und somit dort weiterhin zahlreiche Begegnungsfälle zu erwarten sind. Hinzu kommen die Nachteile bezüglich der Erreichbarkeit von Scharfenberg und Naustadt von der S 177 bzw. BAB A 4 aus.

In Planfall 7 (2025) wird eine Umkehrung der Einbahnstraßenregelungen auf der K 8032 und K 8033 untersucht. Die ortsnahe Umleitungstrecke von der S 177 in Richtung Meißen verläuft dann über die K 8032, von Meißen kommend soll die K 8033 genutzt werden. Es zeigt sich jedoch, dass als ortsnahe Umleitungstrecke von Meißen kommend anstelle der K 8033 (bzw. alternativ die K 8031) eine Verlagerung auf die örtliche Umleitungstrecke Lerchaweg erwartet wird (**vgl. Tab. 13**). Um dies zu vermeiden wären vermutlich zahlreiche flankierende Maßnahmen (Einbahnstraßenregelungen, Abbiegeverbote, usw.) notwendig, was jedoch andere Fahrbeziehungen wiederum erheblich einschränken dürfte. Daher wird die Weiterverfolgung dieser Variante nicht empfohlen.

Die prognostizierten Netzbelastungen und Schwerverkehrsanteile für den Planfall 7 (2025) können den **Abbildungen 23 und 24** entnommen werden.

Strecke	Planfall 5	Planfall 7	Differenz
Lerschaweg	1.560 Kfz/24h	3.110 Kfz/24h	+1.550 Kfz/24h
Polenzer Weg	2.040 Kfz/24h	1.550 Kfz/24h	-490 Kfz/24h
K 8030	970 Kfz/24h	1.010 Kfz/24h	+40 Kfz/24h
K 8031	2.810 Kfz/24h	2.720 Kfz/24h	-90 Kfz/24h
K 8032	3.310 Kfz/24h	3.740 Kfz/24h	+430 Kfz/24h
K 8033	2.460 Kfz/24h	1.070 Kfz/24h	-1.390 Kfz/24h

Tab. 13: Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 7 (2025) – Planfall 5 (2025)

In Planfall 8 (2025) wird die geplante Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 in der Gegenrichtung zur B 6 für Anlieger (von Scharfenberg und Naustadt) frei gegeben. Dadurch wird die Erreichbarkeit von Meißen und der B 6 für die Anwohner von Scharfenberg und Naustadt verbessert. Nutzten bisher die Anwohner der beiden Ortschaften den Polenzer Weg, so wird nun eine Verlagerung dieser Verkehre auf die K 8032 und die B 6 erwartet, was auch zu einer Verringerung der Verkehrsbelastungen auf dem Polenzer Weg und in der Ortslage Polenz führt (**vgl. Tab. 14**). Gleichzeitig wird davon ausgegangen, dass der ortsnahe Umleitungsverkehr in Richtung Meißen weiterhin die K 8033 als Umleitungsstrecke nutzt. Daher wird die Weiterverfolgung dieser Variante empfohlen.

Das Verkehrsmodell geht davon aus, dass tatsächlich nur Anlieger die Einbahnstraße in der Gegenrichtung nutzen. In der Praxis muss man davon ausgehen, dass auch andere verbotenerweise diesen Weg nutzen werden. Um dies weitgehend zu verhindern, sind die genauen verkehrsrechtlichen Anordnungen noch detailliert zu betrachten.

Die prognostizierten Netzbelastungen und Schwerverkehrsanteile für den Planfall 8 (2025) können den **Abbildungen 25 und 26** entnommen werden.

Strecke	Planfall 5	Planfall 8	Differenz
Lerschaweg	1.560 Kfz/24h	1.560 Kfz/24h	+/-0 Kfz/24h
Polenzer Weg	2.040 Kfz/24h	1.820 Kfz/24h	-220 Kfz/24h
K 8030	970 Kfz/24h	970 Kfz/24h	+/-0 Kfz/24h
K 8031	2.810 Kfz/24h	2.800 Kfz/24h	-10 Kfz/24h
K 8032	3.310 Kfz/24h	3.820 Kfz/24h	+520 Kfz/24h
K 8033	2.460 Kfz/24h	2.290 Kfz/24h	-170 Kfz/24h

Tab. 14: Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 8 (2025) – Planfall 5 (2025)

6.6 Ergänzende Detailuntersuchungen

Ergänzend werden folgende zwei Maßnahmen hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit untersucht:

- Aufhebung der Einbahnstraßenregelung auf der K 8033 zwischen Röhrsdorf und Constappel und
- Ausbau der S 83 für den Schwerverkehr (Vergrößerung der Brückenhöhen der Eisenbahnüberführungen).

In Planfall 9 (2025) wird die bisher vorgesehene Einbahnstraßenregelung auf der K 8033 zwischen Röhrsdorf und Constappel aufgehoben. Dadurch wird die Erreichbarkeit der Ortschaften Röhrsdorf und Pinkowitz von Meißen und der B 6 aus verbessert. Mit Aufhebung der Einbahnstraßenregelung auf der K 8033 wird eine Verkehrsverlagerung von der K 8032 zur K 8033 (in Fahrtrichtung zur S 177 hin) erwartet (**vgl. Tab. 15**). Dadurch verteilt sich der ortsnahe Umleitungsverkehr ungefähr zu gleichen Teilen auf die beiden von der S 177 nach Osten abzweigenden Kreisstraßen. Daher wird die Weiterverfolgung dieser Variante empfohlen, da sie die Erreichbarkeit von Röhrsdorf und Pinkowitz verbessert und den ortsnahe Umleitungsverkehr besser verteilt.

Die prognostizierten Netzbelastungen und Schwerverkehrsanteile für den Planfall 9 (2025) können den **Abbildungen 27 und 28** entnommen werden.

Strecke	Planfall 8	Planfall 9	Differenz
Lerchaweg	1.560 Kfz/24h	1.560 Kfz/24h	+/-0 Kfz/24h
Polenzer Weg	1.820 Kfz/24h	1.810 Kfz/24h	-10 Kfz/24h
K 8030	970 Kfz/24h	960 Kfz/24h	-10 Kfz/24h
K 8031	2.800 Kfz/24h	2.810 Kfz/24h	+10 Kfz/24h
K 8032	3.820 Kfz/24h	3.390 Kfz/24h	-430 Kfz/24h
K 8033	2.290 Kfz/24h	2.870 Kfz/24h	+580 Kfz/24h

Tab. 15: Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 9 (2025) – Planfall 8 (2025)

In Planfall 10 (2025) wird ein Ausbau der S 83 südlich von Meißen berücksichtigt, wobei davon ausgegangen wird, dass die bestehenden Höhenbeschränkungen an den Eisenbahnüberführungen dadurch entfallen können. Dadurch soll die ortsnahe Umleitungsstrecke über die K 8031 und die S 83 attraktiver werden. Jedoch wird durch diese Maßnahme keine Umverteilung der Umleitungsverkehre erwartet (**vgl. Tab. 16**). Daher wird die Variante nicht weiter verfolgt.

Die prognostizierten Netzbelastungen und Schwerverkehrsanteile für den Planfall 10 (2025) können den **Abbildungen 29 und 30** entnommen werden.

Strecke	Planfall 8	Planfall 10	Differenz
Lerchaweg	1.560 Kfz/24h	1.560 Kfz/24h	+/-0 Kfz/24h
Polenzer Weg	1.820 Kfz/24h	1.820 Kfz/24h	+/-0 Kfz/24h
K 8030	970 Kfz/24h	940 Kfz/24h	-30 Kfz/24h
K 8031	2.800 Kfz/24h	2.790 Kfz/24h	-10 Kfz/24h
K 8032	3.820 Kfz/24h	3.810 Kfz/24h	-10 Kfz/24h
K 8033	2.290 Kfz/24h	2.290 Kfz/24h	+/-0 Kfz/24h

Tab. 16: Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 10 (2025) – Planfall 8 (2025)

Somit stellt der Planfall 9 (2025) die Vorzugsvariante bezüglich der Führung des ortsnahe Umleitungsverkehrs dar. Dieser berücksichtigt folgende baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen:

- durchgängige Umleitungsbeschilderung auf allen Strecken,
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030 zwischen der Polenzer Hauptstraße und der S 177 in Richtung S 177,
- Linksabbiegeverbot am KP S 177 / Polenzer Hauptstr. von der S 177 kommend,
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 zwischen der B 6 und Scharfenberg in Richtung Scharfenberg einschließlich Freigabe der Gegenrichtung für Anlieger und den ÖPNV und
- Ertüchtigung aller drei Umleitungsstrecken.

Mit der dadurch erwarteten Verkehrsverteilung erfolgt zudem weitgehend die gewünschte Trennung des örtlichen und des ortsnahe Umleitungsverkehrs.

7 Datengrundlagen für die schalltechnischen Untersuchungen

Die maßgebenden Verkehrsstärken für die notwendigen schalltechnischen Berechnungen nach RLS-19¹⁰ sind für den Planungsnullfall 2025 und die Vorzugsvariante Planfall 9 (2025) in den **Anlagen 1 und 2** tabellarisch zusammengefasst.

¹⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS, FGSV-Verlag, Köln, 2019

8 Fazit und Empfehlungen

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Meißen, plant den Ausbau der Staatsstraße S 177 zwischen Meißen und Wilsdruff in drei Planungsabschnitten. Für den Abschnitt 1.1 „Plossenaufstieg“ läuft gegenwärtig das Planfeststellungsverfahren. Hierzu liegt die verkehrsplanerische und -technische Untersuchung für den Prognosehorizont 2030 vom 26.07.2021 vor. Ergänzend dazu sollte die ortsnahe Umleitungsverkehr (Verkehre zwischen den Ortsteilen der Gemeinde Klipphausen und dem Mittelzentrum Meißen) eine verkehrsplanerische Bewertung verschiedener Varianten und Maßnahmen erfolgen. Die Bewertung erfolgte dabei für den Prognosehorizont 2025, welcher dem Jahr des avisierten Zeithorizontes der Verkehrsfreigabe entspricht.

Ausgehend von der Vorzugsvariante der Variantenuntersuchung für die Umleitungsführung des Anliegerverkehrs des Stadtteils Meißen-Plossen erfolgt die örtliche Umleitungsführung bei Vollsperrung der S 177 im Bereich des Plossen über den Lerchaweg (von Meißen kommend) bzw. über den Polenzer Weg (nach Meißen). Für beide Strecken sind entsprechende Ausbaumaßnahmen vorgesehen.

Darauf aufbauend wird die Führung des ortsnahe Umleitungsverkehrs für den Quell- und Zielverkehr der Ortsteile der Gemeinde Klipphausen entlang der S 177 über die drei Kreisstraßen K 8031 (über Taubenheim), K 8032 (über Scharfenberg) und K 8033 (über Röhrsdorf) empfohlen. Dabei werden folgende baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen empfohlen:

- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030 zwischen der Polenzer Hauptstraße und der S 177 in Richtung S 177,
- Linksabbiegeverbot am KP S 177 / Polenzer Hauptstr. von der S 177 kommend,
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 zwischen der B 6 und Scharfenberg in Richtung Scharfenberg einschließlich Freigabe der Gegenrichtung für Anlieger und den ÖPNV und
- Ertüchtigung aller drei Umleitungstrecken.

Das mit Umsetzung dieser Maßnahmen prognostizierte Verkehrsaufkommen entspricht dem Planfall 9 (2025). Die prognostizierten Netzbelastungen und Schwerverkehrsanteile für die ermittelte Vorzugsvariante können den **Abbildungen 27 und 28** entnommen werden. Durch diese erwartete Verkehrsverteilung erfolgt zudem weitgehend die gewünschte Trennung des örtlichen und des ortsnahe Umleitungsverkehrs.

i. A. Dipl.-Ing. Tobias Günther

Dresden, 29.11.2021

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Vergleich der Einwohner, Erwerbstätigen und Beschäftigten 2015 – 2030 in den Gemeinden im erweiterten Untersuchungsraum	5
Tab. 2:	Entwicklung der Einwohner, Erwerbstätigen und Beschäftigten 2015 – 2030 in den Gemeinden im erweiterten Untersuchungsraum	5
Tab. 3:	Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 1 (2025) – Planungsnullfall 2025	9
Tab. 4:	Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 2a (2025) – Planfall 1 (2025)	10
Tab. 5:	Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 2b (2025) – Planfall 1 (2025)	11
Tab. 6:	Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 3 (2025) – Planfall 1 (2025)	12
Tab. 7:	Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 4a (2025) – Planfall 3 (2025)	12
Tab. 8:	Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 4b (2025) – Planfall 3 (2025)	13
Tab. 9:	Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 5 (2025) – Planfall 4b (2025)	14
Tab. 10:	Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 6a (2025) – Planfall 5 (2025)	15
Tab. 11:	Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 6b (2025) – Planfall 5 (2025)	15
Tab. 12:	Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 6c (2025) – Planfall 5 (2025)	16
Tab. 13:	Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 7 (2025) – Planfall 5 (2025)	17
Tab. 14:	Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 8 (2025) – Planfall 5 (2025)	17
Tab. 15:	Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 9 (2025) – Planfall 8 (2025)	18
Tab. 16:	Vergleich Verkehrsbelastungen Planfall 10 (2025) – Planfall 8 (2025)	19

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Übersichtsplan Abschnitt Meißen – Wilsdruff
- Abbildung 2: Verkehrsbelastungen Umleitung, Planungsnullfall / Planfall 0
- Abbildung 3: Verkehrsbelastungen Umleitung, Planfall 1 (2025)
- Abbildung 4: Differenz Verkehrsbelastungen, Planfall 1 – Planungsnullfall
- Abbildung 5: Verkehrsbelastungen Umleitung, Planfall 2a (2025)
- Abbildung 6: Differenz Verkehrsbelastungen, Planfall 2a – Planfall 1
- Abbildung 7: Verkehrsbelastungen Umleitung, Planfall 2b (2025)
- Abbildung 8: Differenz Verkehrsbelastungen, Planfall 2b – Planfall 1
- Abbildung 9: Verkehrsbelastungen Umleitung, Planfall 3 (2025)
- Abbildung 10: Differenz Verkehrsbelastungen, Planfall 3 – Planfall 1
- Abbildung 11: Verkehrsbelastungen Umleitung, Planfall 4a (2025)
- Abbildung 12: Differenz Verkehrsbelastungen, Planfall 4a – Planfall 3
- Abbildung 13: Verkehrsbelastungen Umleitung, Planfall 4b (2025)
- Abbildung 14: Differenz Verkehrsbelastungen, Planfall 4b – Planfall 3
- Abbildung 15: Verkehrsbelastungen Umleitung, Planfall 5 (2025)
- Abbildung 16: Differenz Verkehrsbelastungen, Planfall 5 – Planfall 4b
- Abbildung 17: Verkehrsbelastungen Umleitung, Planfall 6a (2025)
- Abbildung 18: Differenz Verkehrsbelastungen, Planfall 6a – Planfall 5
- Abbildung 19: Verkehrsbelastungen Umleitung, Planfall 6b (2025)
- Abbildung 20: Differenz Verkehrsbelastungen, Planfall 6b – Planfall 5
- Abbildung 21: Verkehrsbelastungen Umleitung, Planfall 6c (2025)
- Abbildung 22: Differenz Verkehrsbelastungen, Planfall 6c – Planfall 5
- Abbildung 23: Verkehrsbelastungen Umleitung, Planfall 7 (2025)
- Abbildung 24: Differenz Verkehrsbelastungen, Planfall 7 – Planfall 5

Abbildung 25: Verkehrsbelastungen Umleitung, Planfall 8 (2025)

Abbildung 26: Differenz Verkehrsbelastungen, Planfall 8 – Planfall 5

Abbildung 27: Verkehrsbelastungen Umleitung, Planfall 9 (2025)

Abbildung 28: Differenz Verkehrsbelastungen, Planfall 9 – Planfall 8

Abbildung 29: Verkehrsbelastungen Umleitung, Planfall 10 (2025)

Abbildung 30: Differenz Verkehrsbelastungen, Planfall 10 – Planfall 8

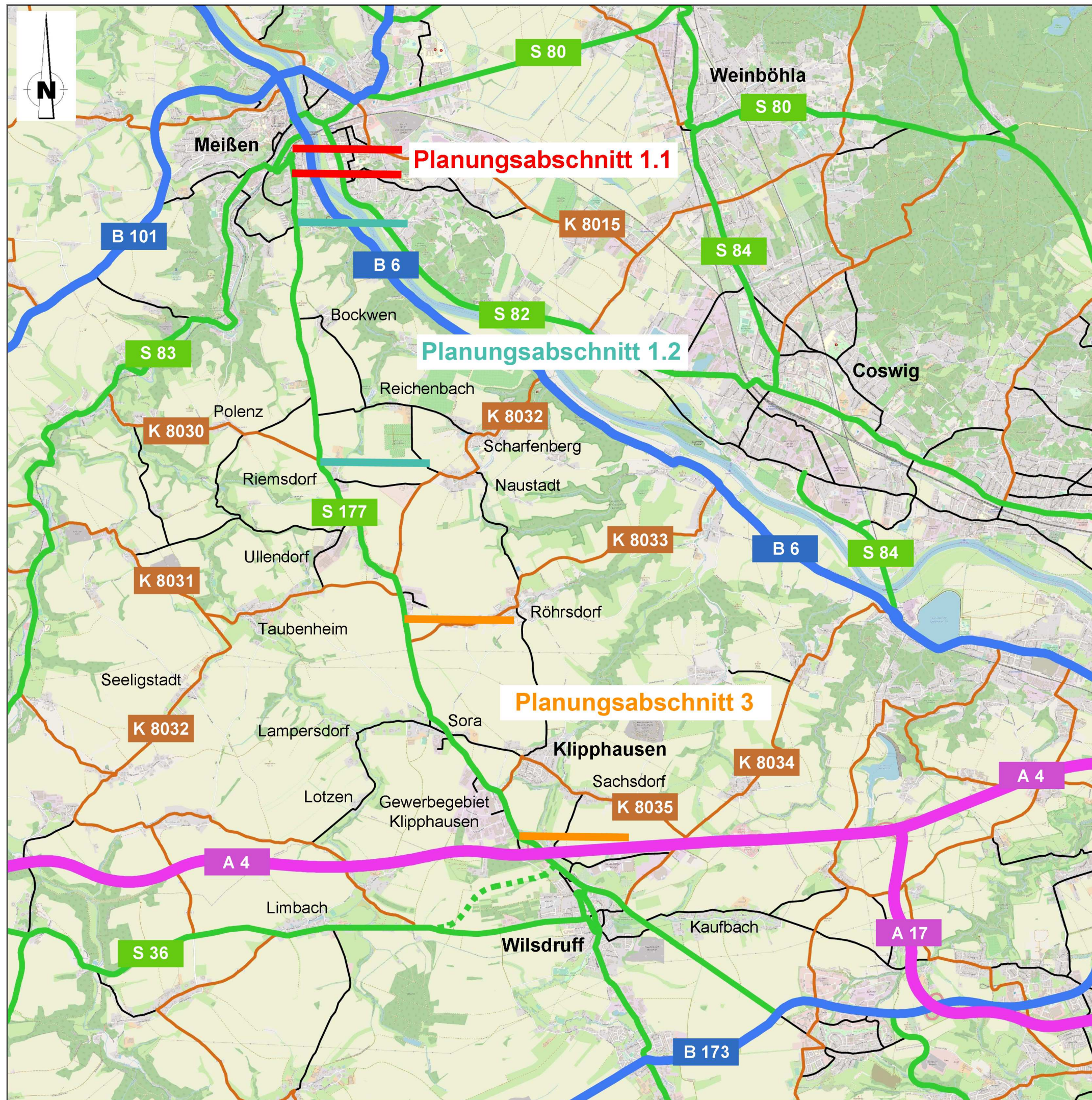
Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Datengrundlagen für die schalltechnische Untersuchungen
(Planungsnullfall 2025) nach RLS-19

Anlage 2: Datengrundlagen für die schalltechnische Untersuchungen
(Vorzugsplanfall Umleitung 2025) nach RLS-19



Abbildungen



Legende:

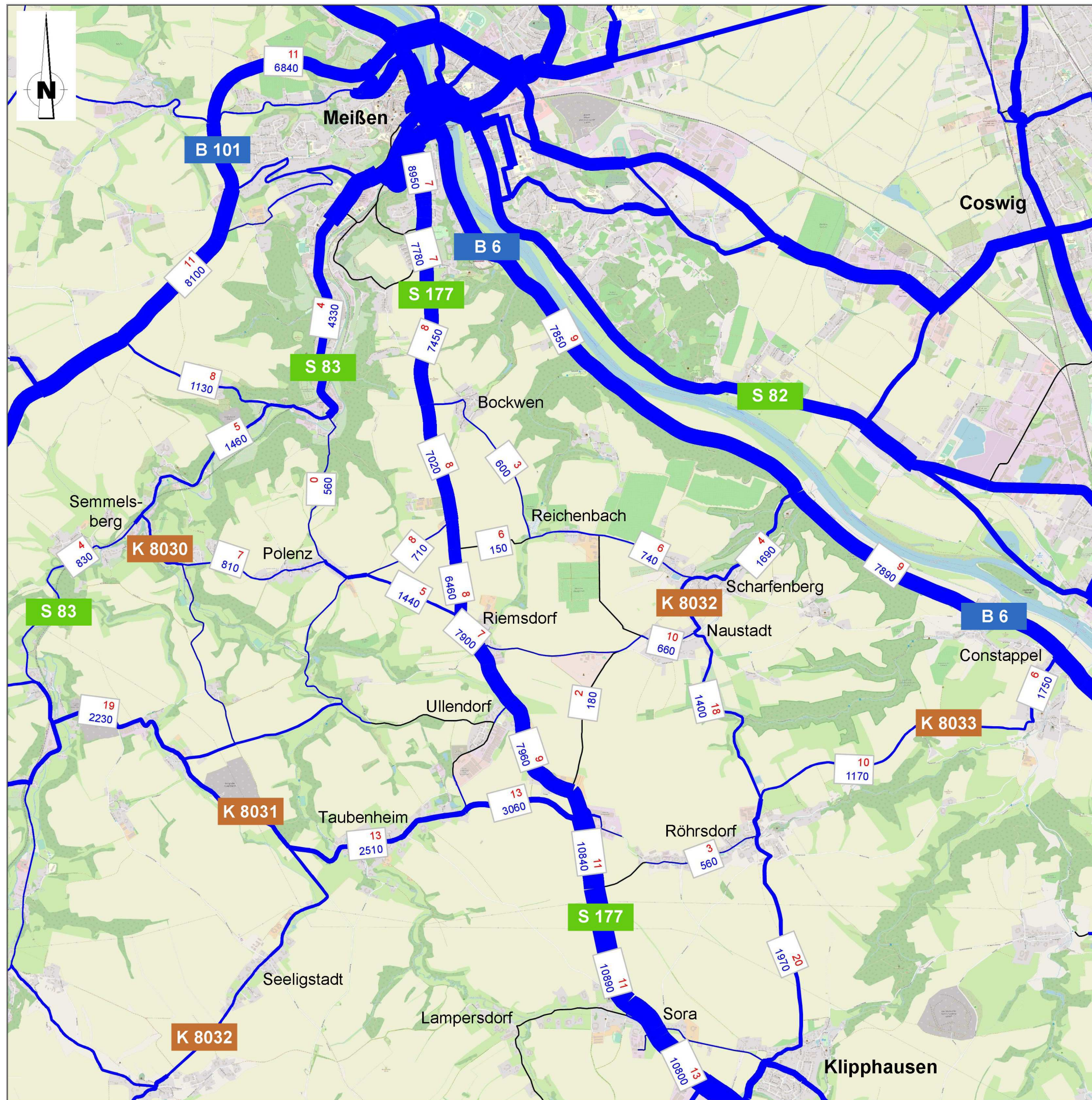
Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung
zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau
und Verkehr**

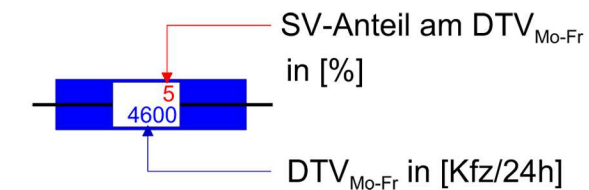
Abbildung: **Übersichtsplan
Abschnitt Meißen-Wilsdruff**
01

Datum: 29.11.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 60.000
----------------------	---------------------------------	------------------------

	VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	www.vkt-gmbh.de	



Legende:



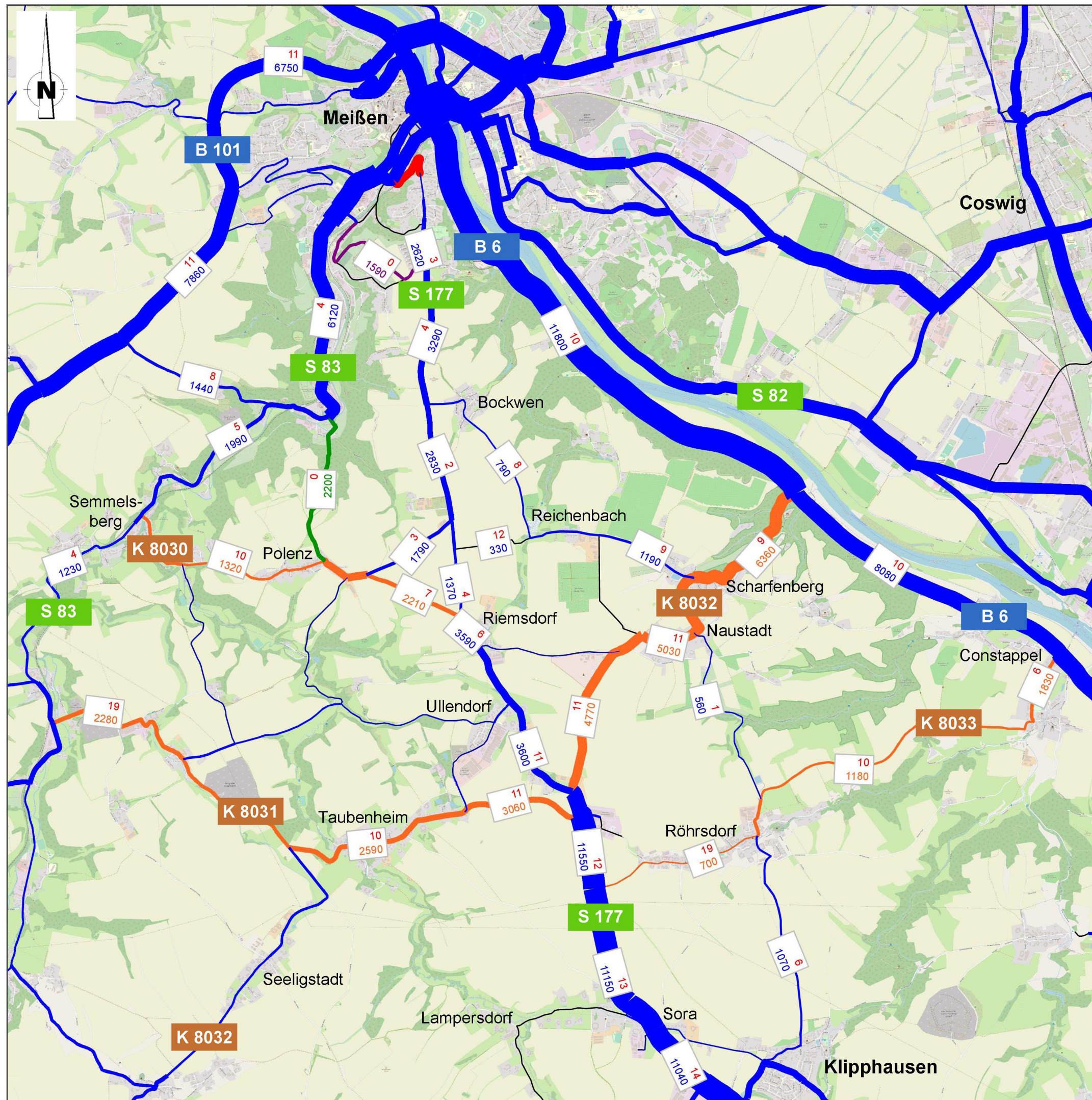
Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

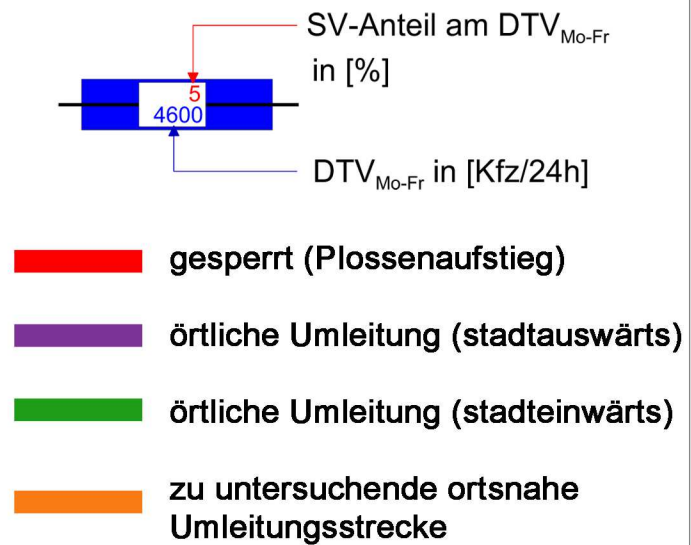
Abbildung: **02 Verkehrsbelastungen Umleitung Planungsnullfall / Planfall 0**

Datum: 29.11.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 40.000
-------------------	------------------------------	---------------------

	VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	www.vkt-gmbh.de	



Legende:



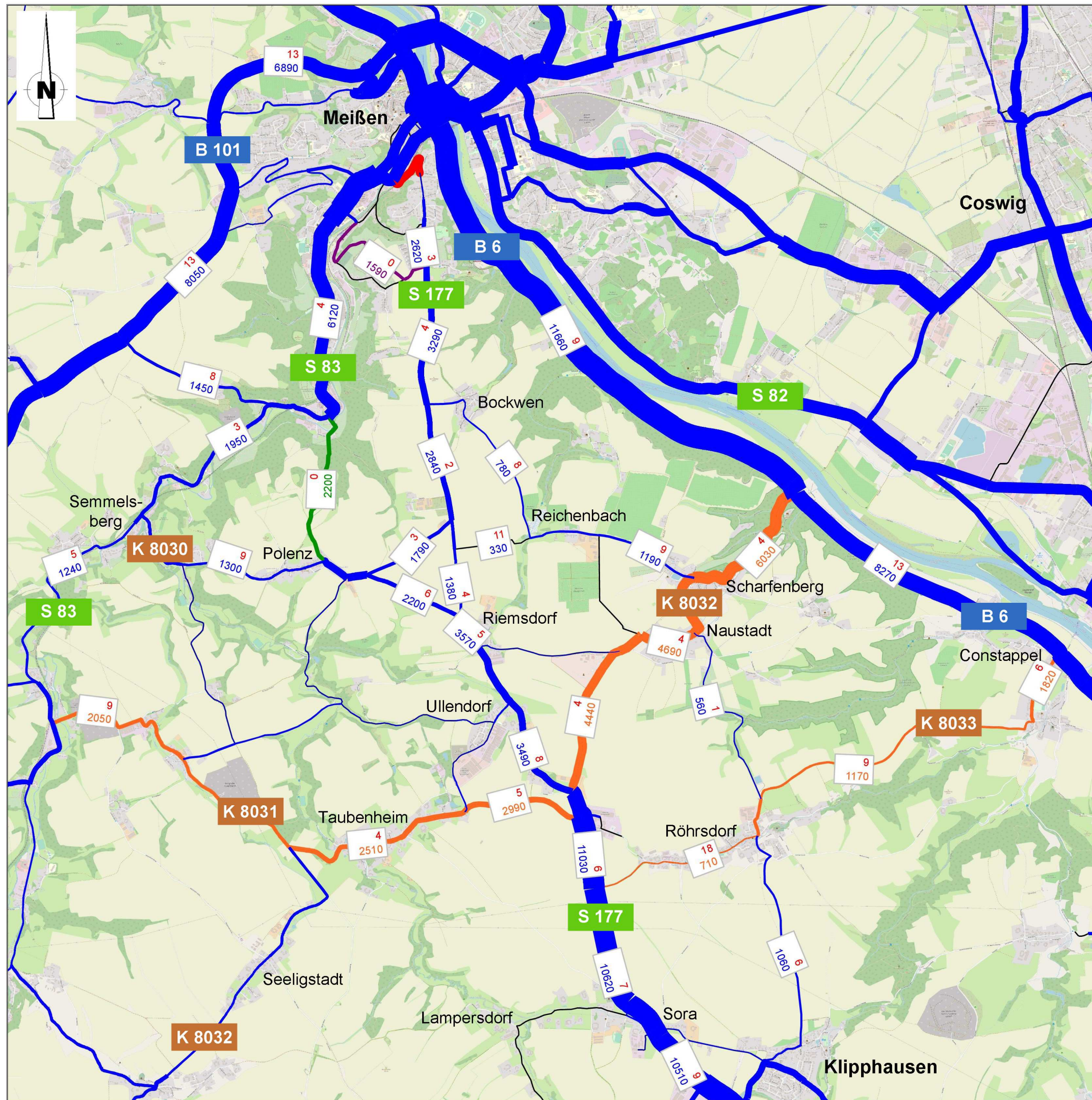
Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

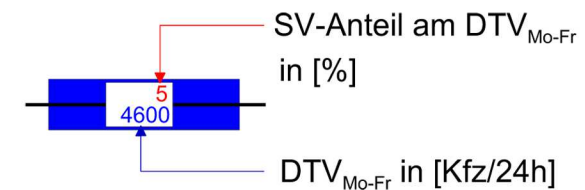
Abbildung: **03 Verkehrsbelastungen Umleitung Planfall 1 (2025)**

Datum:	Bearbeiter:	Maßstab:
29.11.2021	V121725 (Soc/Tg)	1 : 40.000

	VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	www.vkt-gmbh.de	



Legende:



- █ gesperrt (Plossenaufstieg)
- █ örtliche Umleitung (stadtauswärts)
- █ örtliche Umleitung (stadteinwärts)
- █ zu untersuchende ortsnahe Umleitungsstrecke

ergänzende Maßnahmen für ortsnahe Umleitungsverkehr:
- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033

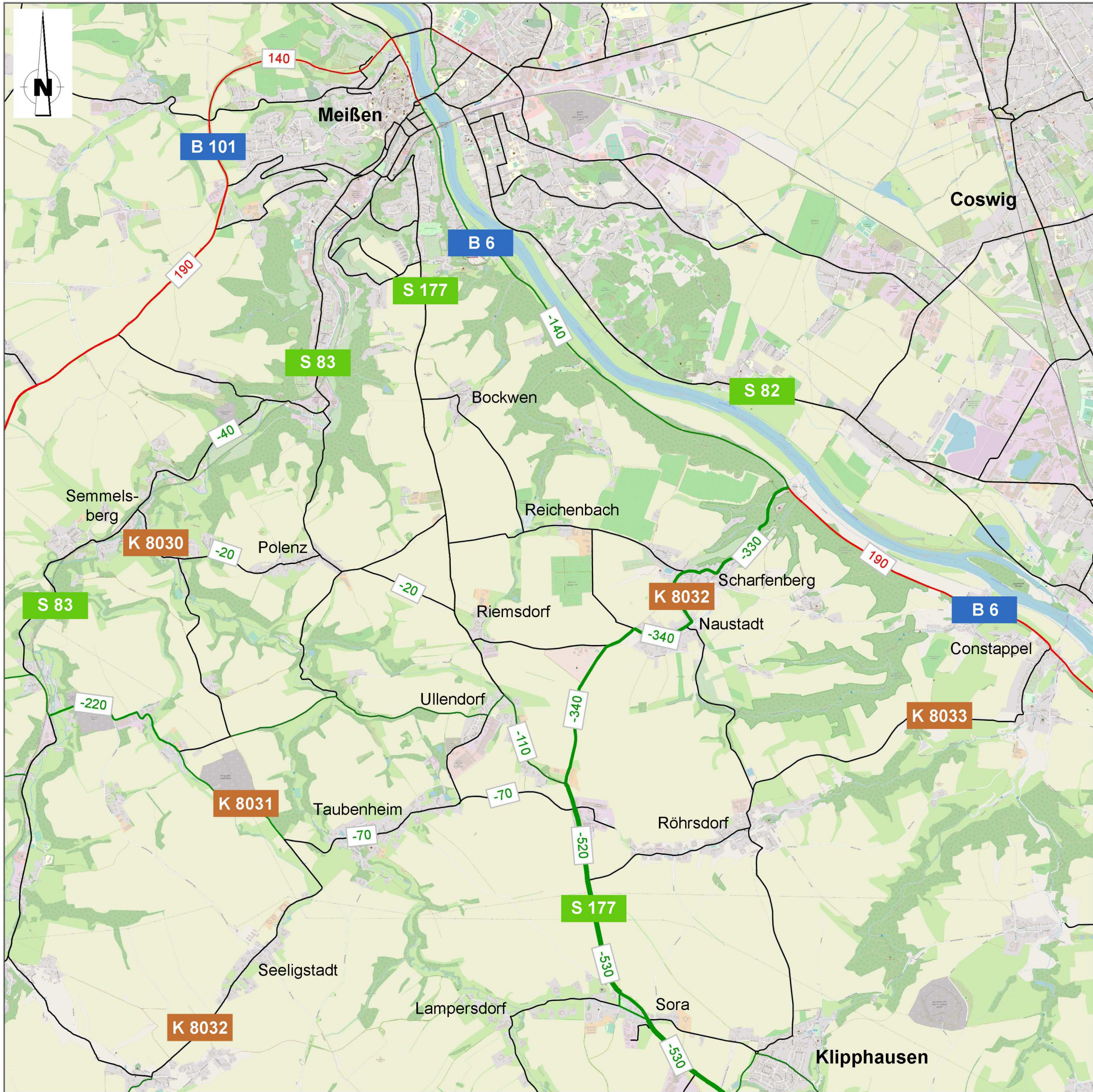
Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

Abbildung: **05 Verkehrsbelastungen Umleitung Planfall 2a (2025)**

Datum: 29.11.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 40.000
----------------------	---------------------------------	------------------------

 VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH www.vkt-gmbh.de	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
---	---



Legende:

Zunahme der Verkehrsbelastungen

Abnahme der Verkehrsbelastungen

Angabe des DTV_{Mo-Fr} in Kfz/24h

ergänzende Maßnahmen für ortsnahe Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

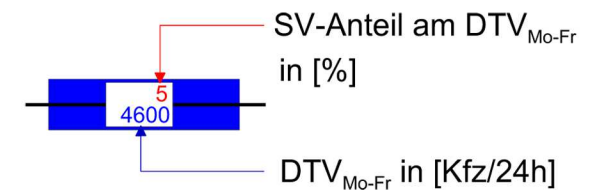
Abbildung: **06 Differenz Verkehrsbelastungen Planfall 2a - Planfall 1**

Datum:	Bearbeiter:	Maßstab:
29.11.2021	V121725 (Soc/Tg)	1 : 40.000

	VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	www.vkt-gmbh.de	



Legende:



- gesperrt (Plossenaufstieg)
- örtliche Umleitung (stadtauswärts)
- örtliche Umleitung (stadteinwärts)
- zu untersuchende ortsnahe Umleitungsstrecke

ergänzende Maßnahmen für ortsnahen Umleitungsverkehr:
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033

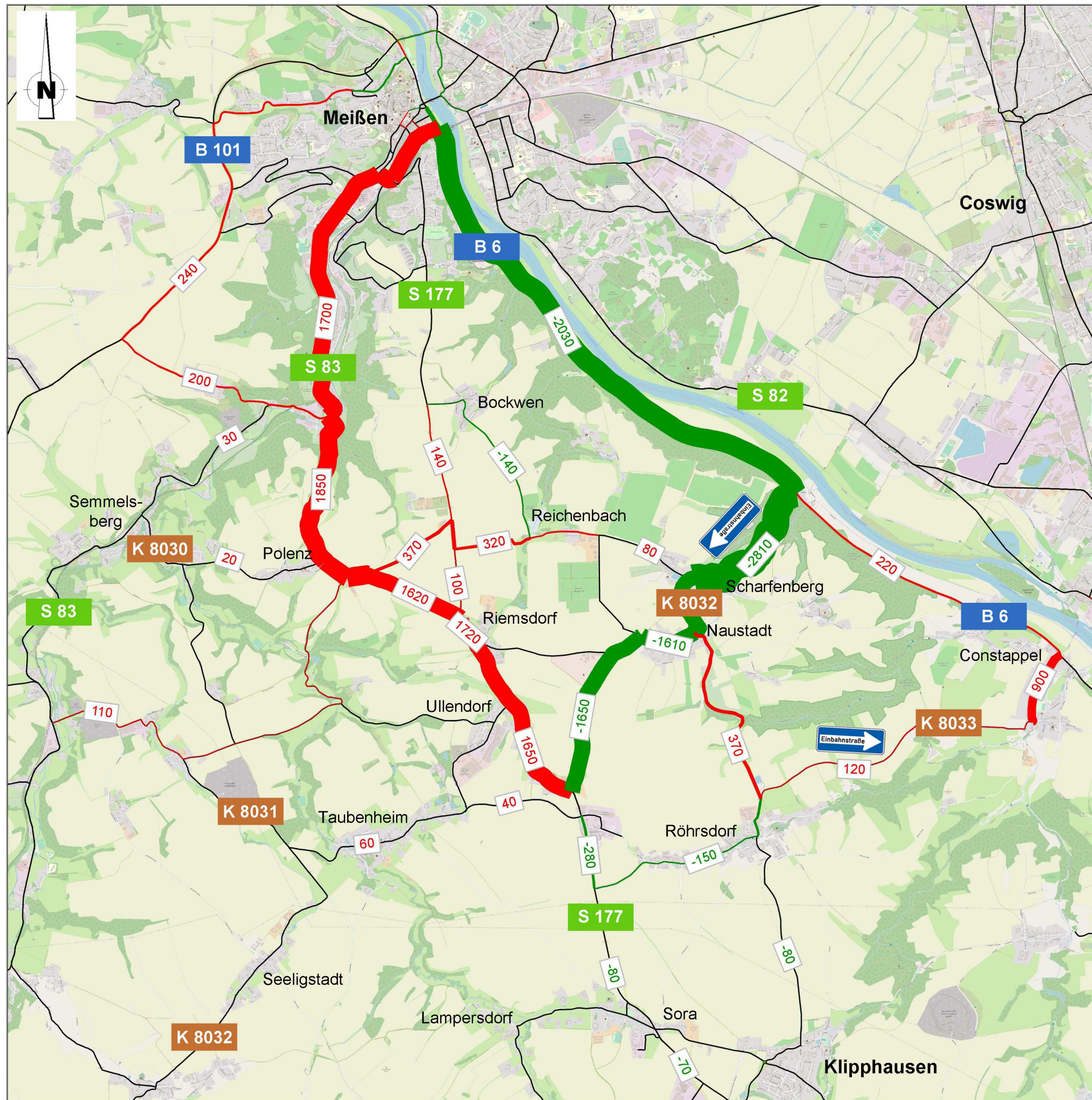
Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

Abbildung: **07 Verkehrsbelastungen Umleitung Planfall 2b (2025)**

Datum: 29.11.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 40.000
----------------------	---------------------------------	------------------------

	VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH www.vkt-gmbh.de	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
---	--	---



Legende:

- █ Zunahme der Verkehrsbelastungen
- █ Abnahme der Verkehrsbelastungen

Angabe des DTV_{Mo-Fr} in Kfz/24h

ergänzende Maßnahmen für ortsnahe
Umleitungsverkehr:
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032
und K 8033

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung
zur Umleitungsführung


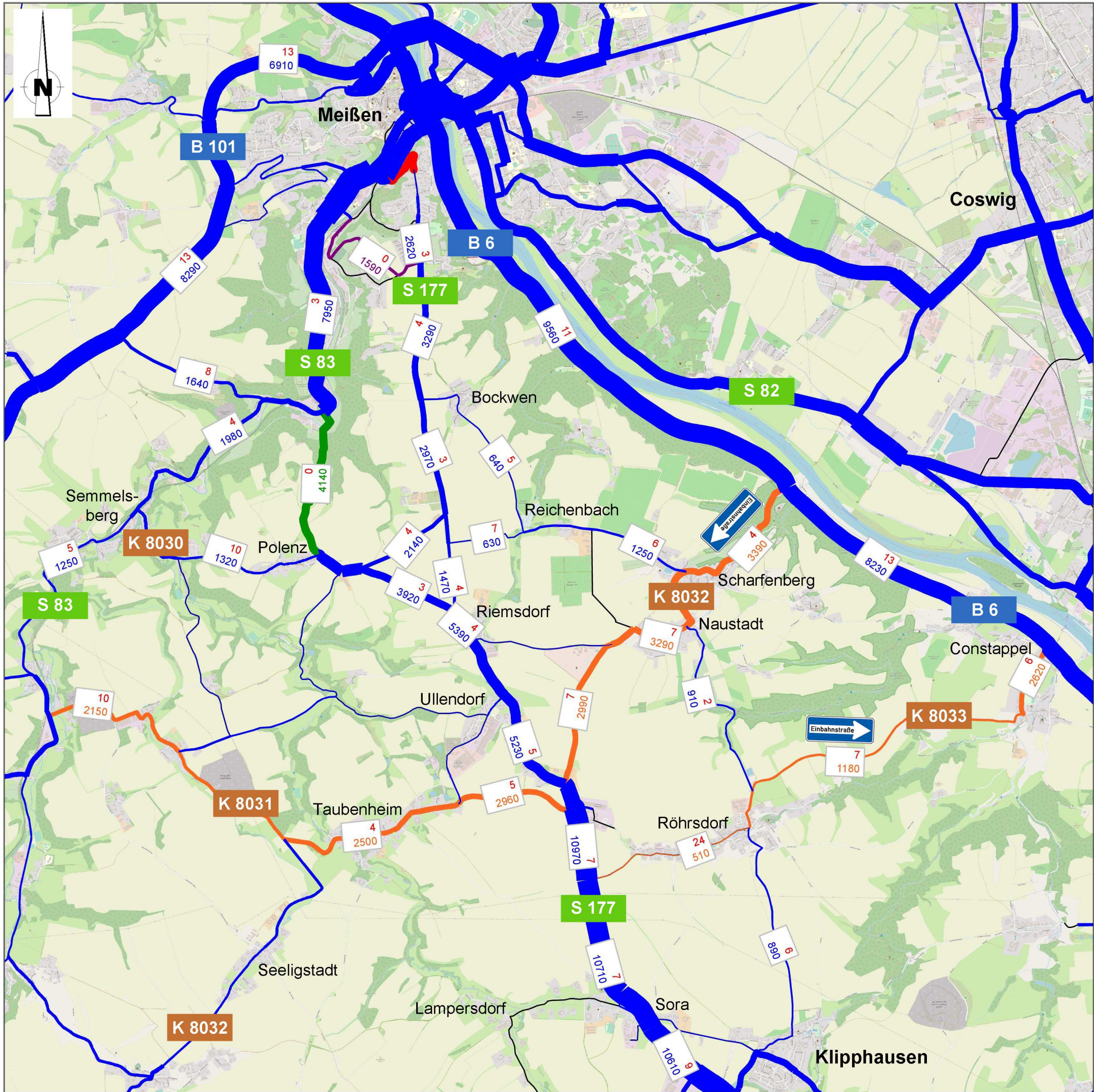
Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau
und Verkehr**

Abbildung: **08** **Differenz Verkehrsbelastungen
Planfall 2b - Planfall 1**

Datum: 29.11.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 40.000
----------------------	---------------------------------	------------------------

	VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	www.vkt-gmbh.de	



Legende:

SV-Anteil am DTV_{Mo-Fr} in [%]
DTV_{Mo-Fr} in [Kfz/24h]

gesperrt (Plossenaufstieg)

örtliche Umleitung (stadtauswärts)

örtliche Umleitung (stadteinwärts)

zu untersuchende ortsnahe Umleitungsstrecke

ergänzende Maßnahmen für ortsnahen Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber: Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Abbildung: **09** Verkehrsbelastungen Umleitung Planfall 3 (2025)

Datum: 29.11.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 40.000
-------------------	------------------------------	---------------------

VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH
www.vkt-gmbh.de

Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Telefon: +49 351 43639-0
Telefax: +49 351 43639-19
dresden@vkt-gmbh.de



Legende:

- Zunahme der Verkehrsbelastungen
- Abnahme der Verkehrsbelastungen

Angabe des DTV_{Mo-Fr} in Kfz/24h

ergänzende Maßnahmen für ortsnahe Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

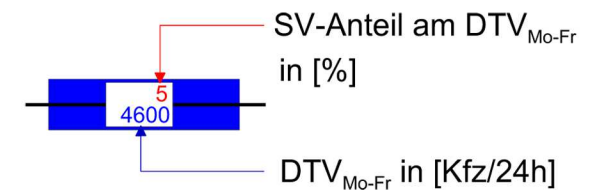
Abbildung: **10** **Differenz Verkehrsbelastungen Planfall 3 - Planfall 1**

Datum:	Bearbeiter:	Maßstab:
29.11.2021	V121725 (Soc/Tg)	1 : 40.000

	VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	www.vkt-gmbh.de	



Legende:



- gesperrt (Plossenaufstieg)**
- örtliche Umleitung (stadtauswärts)**
- örtliche Umleitung (stadteinwärts)**
- zu untersuchende ortsnahe Umleitungsstrecke**

ergänzende Maßnahmen für ortsnahe Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030

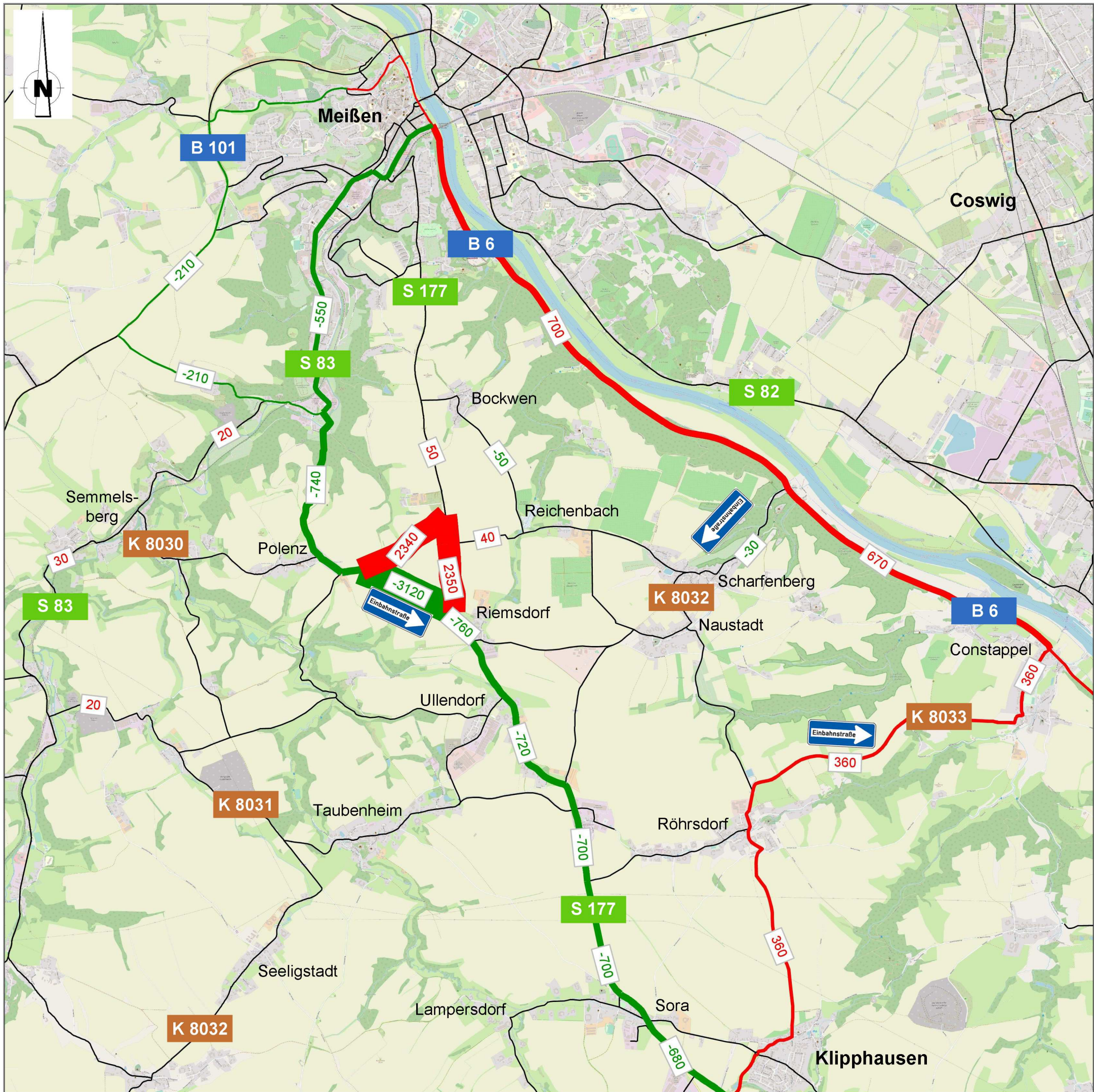
Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

Abbildung: **11** **Verkehrsbelastungen Umleitung Planfall 4a (2025)**

Datum:	Bearbeiter:	Maßstab:
29.11.2021	V121725 (Soc/Tg)	1 : 40.000

	VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH www.vkt-gmbh.de	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
---	---	---



Legende:

Zunahme der Verkehrsbelastungen

Abnahme der Verkehrsbelastungen

Angabe des DTV_{Mo-Fr} in Kfz/24h

- ergänzende Maßnahmen für ortsnahe Umleitungsverkehr:
- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
 - Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033
 - Einbahnstraßenregelung auf der K 8030

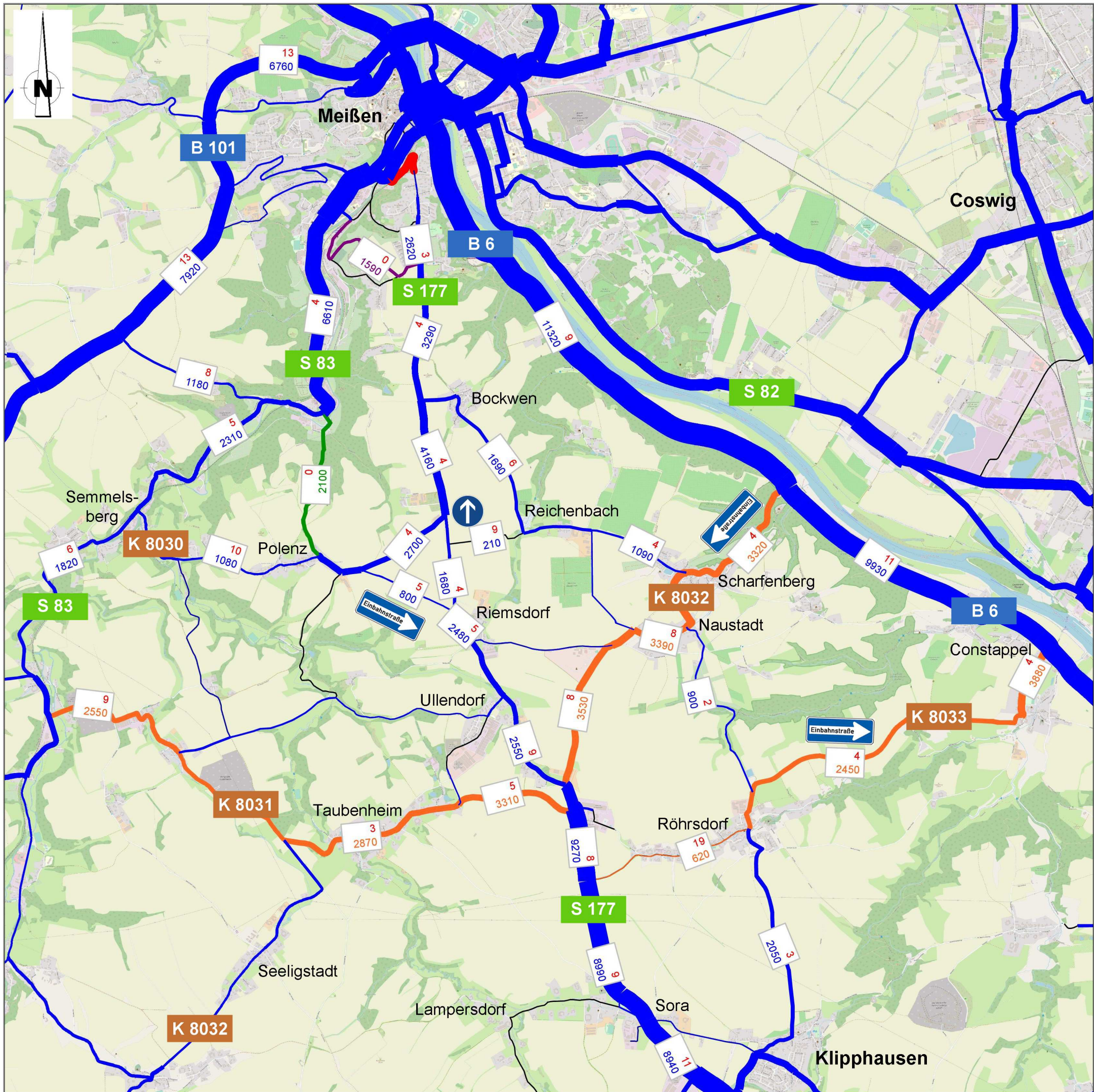
Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

Abbildung: **12** **Differenz Verkehrsbelastungen Planfall 4a - Planfall 3**

Datum: 29.11.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 40.000
-------------------	------------------------------	---------------------

	VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	www.vkt-gmbh.de	



Legende:

- SV-Anteil am DTV_{Mo-Fr} in [%]
- DTV_{Mo-Fr} in [Kfz/24h]
- gesperrt (Plossenaufstieg)
- örtliche Umleitung (stadtauswärts)
- örtliche Umleitung (stadteinwärts)
- zu untersuchende ortsnahe Umleitungsstrecke

ergänzende Maßnahmen für ortsnahen Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
- Abbiegeverbot am KP S 177 / Polenzer Hauptstraße

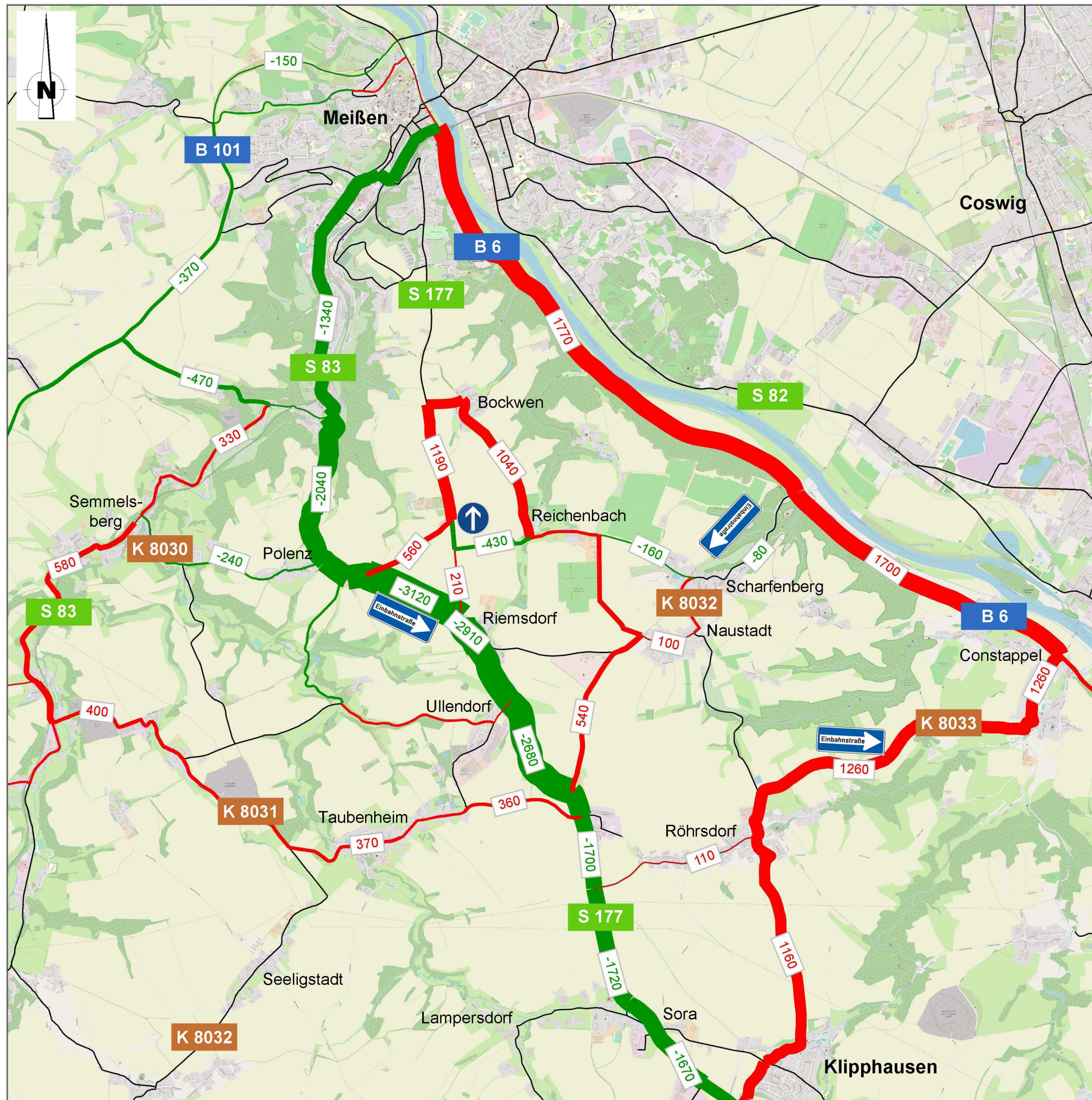
Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

Abbildung: **13** **Verkehrsbelastungen Umleitung Planfall 4b (2025)**

Datum:	Bearbeiter:	Maßstab:
29.11.2021	V121725 (Soc/Tg)	1 : 40.000

	VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	www.vkt-gmbh.de	



Legende:

- Zunahme der Verkehrsbelastungen
- Abnahme der Verkehrsbelastungen

Angabe des DTV_{Mo-Fr} in Kfz/24h

ergänzende Maßnahmen für ortsnahen Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
- Abbiegeverbot am KP S 177 / Polnzer Hauptstraße

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

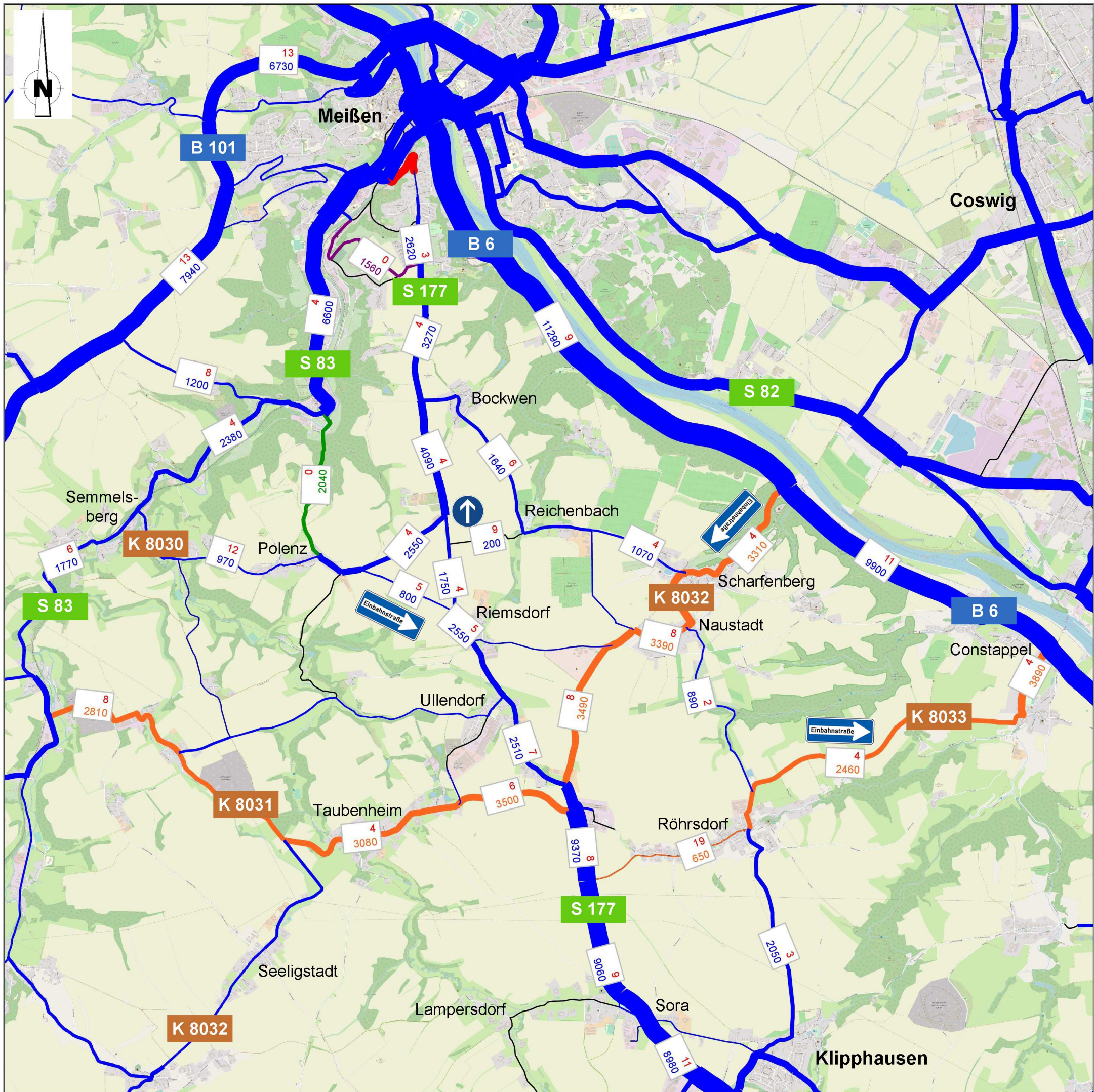
Abbildung: **14** **Differenz Verkehrsbelastungen Planfall 4b - Planfall 3**

Datum: 29.11.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 40.000
----------------------	---------------------------------	------------------------

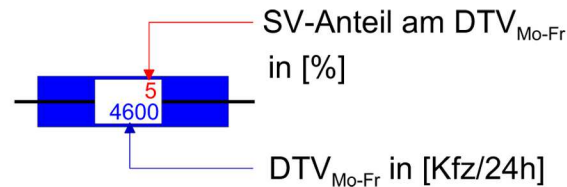


VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH
www.vkt-gmbh.de

Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Telefon: +49 351 43639-0
Telefax: +49 351 43639-19
dresden@vkt-gmbh.de



Legende:



- gesperrt (Plossenaufstieg)**
- örtliche Umleitung (stadtauswärts)**
- örtliche Umleitung (stadteinwärts)**
- zu untersuchende ortsnahe Umleitungsstrecke**

ergänzende Maßnahmen für ortsnahe Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
- Abbiegeverbot am KP S 177 / Polenzer Hauptstraße
- Ertüchtigung K 8031

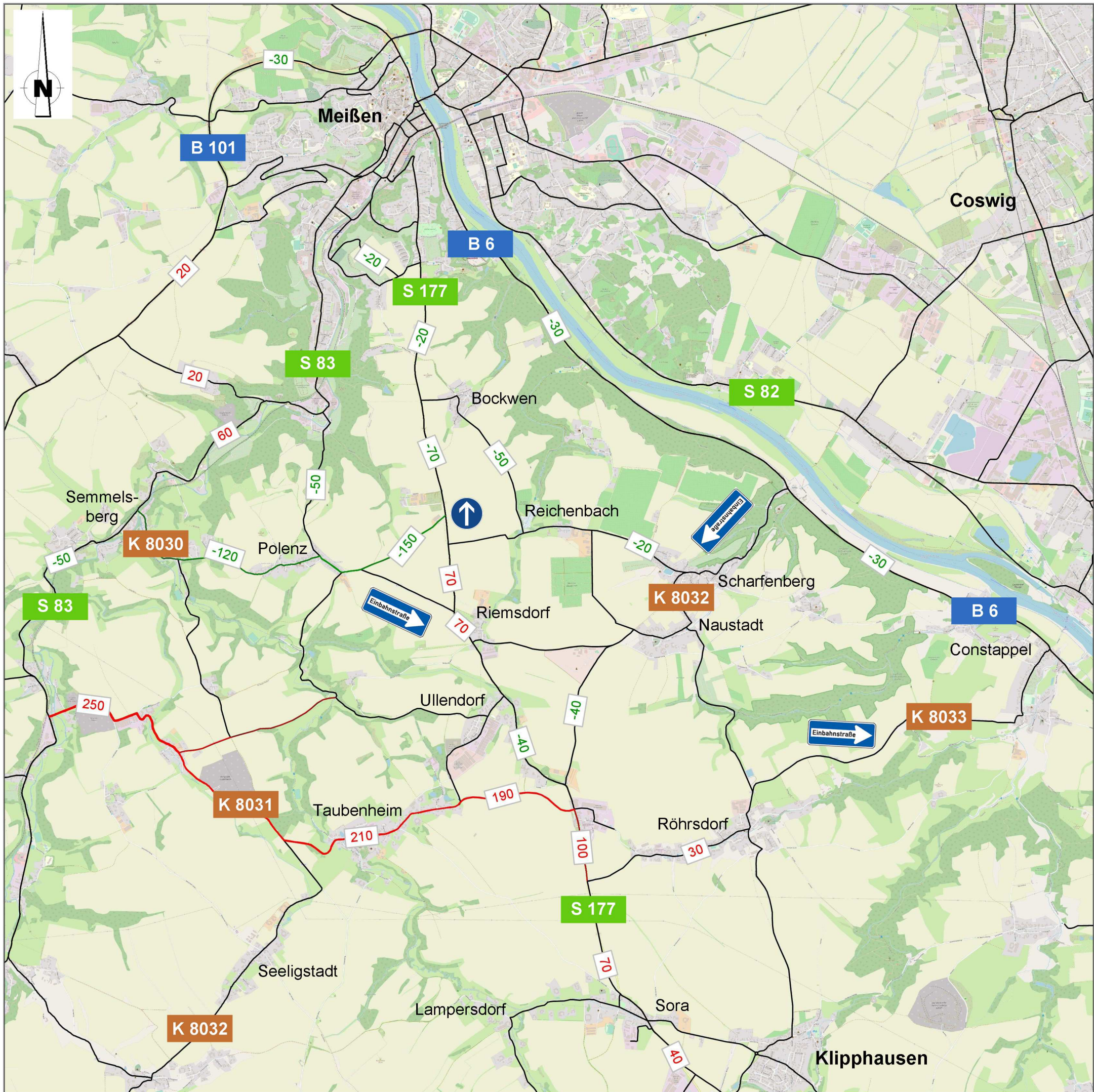
Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

Abbildung: **15** **Verkehrsbelastungen Umleitung Planfall 5 (2025)**

Datum:	Bearbeiter:	Maßstab:
29.11.2021	V121725 (Soc/Tg)	1 : 40.000

	VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH www.vkt-gmbh.de	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
---	---	---



Legende:

█ Zunahme der Verkehrsbelastungen

█ Abnahme der Verkehrsbelastungen

Angabe des DTV_{Mo-Fr} in Kfz/24h

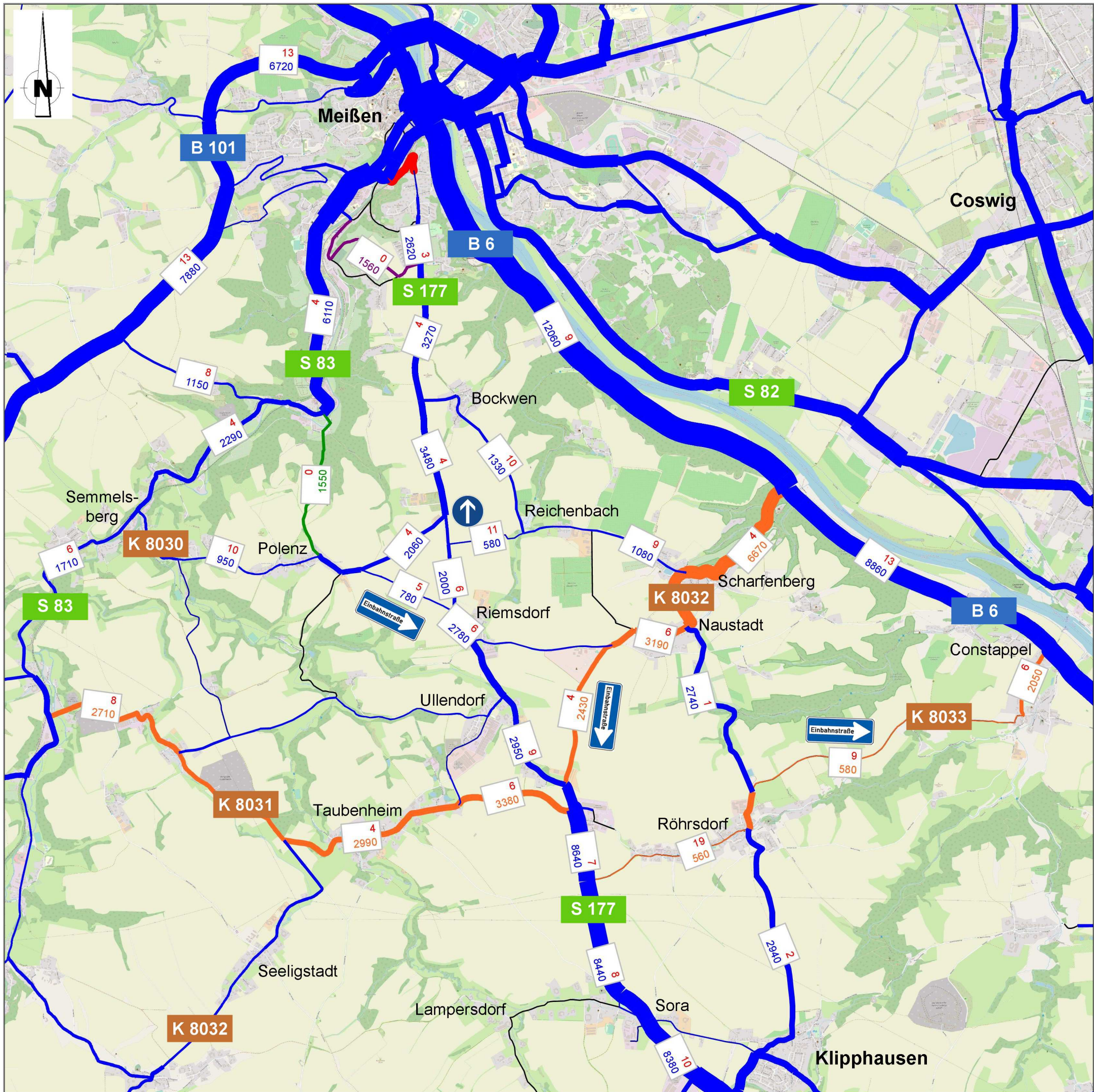
- ergänzende Maßnahmen für ortsnahe Umleitungsverkehr:
- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
 - Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033
 - Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
 - Abbiegeverbot am KP S 177 / Polnzer Hauptstraße
 - Ertüchtigung K 8031

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

Abbildung: **16** **Differenz Verkehrsbelastungen Planfall 5 - Planfall 4b**

Datum: 29.11.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 40.000
----------------------	---------------------------------	------------------------



Legende:

- SV-Anteil am DTV_{Mo-Fr} in [%]
- DTV_{Mo-Fr} in [Kfz/24h]
- gesperrt (Plossenaufstieg)
- örtliche Umleitung (stadtauswärts)
- örtliche Umleitung (stadteinwärts)
- zu untersuchende ortsnahe Umleitungsstrecke

ergänzende Maßnahmen für ortsnahen Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
- Abbiegeverbot am KP S 177 / Polenzer Hauptstraße
- Ertüchtigung K 8031

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

Abbildung: **17** **Verkehrsbelastungen Umleitung Planfall 6a (2025)**

Datum:	Bearbeiter:	Maßstab:
29.11.2021	V121725 (Soc/Tg)	1 : 40.000

	VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH www.vkt-gmbh.de	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
---	---	---



Legende:

Zunahme der Verkehrsbelastungen

Abnahme der Verkehrsbelastungen

Angabe des DTV_{Mo-Fr} in Kfz/24h

- ergänzende Maßnahmen für ortsnahe Umleitungsverkehr:
- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
 - Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033
 - Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
 - Abbiegeverbot am KP S 177 / Polnzer Hauptstraße
 - Ertüchtigung K 8031

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

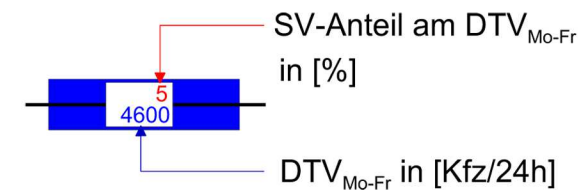
Abbildung: **18** **Differenz Verkehrsbelastungen Planfall 6a - Planfall 5**

Datum: 29.11.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 40.000
-------------------	------------------------------	---------------------

	VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	www.vkt-gmbh.de	



Legende:



- gesperrt (Plossenaufstieg)
- örtliche Umleitung (stadtauswärts)
- örtliche Umleitung (stadteinwärts)
- zu untersuchende ortsnahe Umleitungsstrecke

ergänzende Maßnahmen für ortsnahen Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
- Einbahnstraßenregelung auf der Ortsstraße zw. Röhrsdorf und Naustadt
- Abbiegeverbot am KP S 177 / Polnzer Hauptstraße
- Ertüchtigung K 8031

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

Abbildung: **19** **Verkehrsbelastungen Umleitung Planfall 6b (2025)**

Datum:	Bearbeiter:	Maßstab:
29.11.2021	V121725 (Soc/Tg)	1 : 40.000

	VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH www.vkt-gmbh.de	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
---	--	---



Legende:

Zunahme der Verkehrsbelastungen

Abnahme der Verkehrsbelastungen

Angabe des DTV_{Mo-Fr} in Kfz/24h

- ergänzende Maßnahmen für ortsnahe Umleitungsverkehr:
- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
 - Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033
 - Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
 - Einbahnstraßenregelung auf der Ortsstraße zw. Röhrsdorf und Naustadt
 - Abbiegeverbot am KP S 177 / Polnzer Hauptstraße
 - Ertüchtigung K 8031

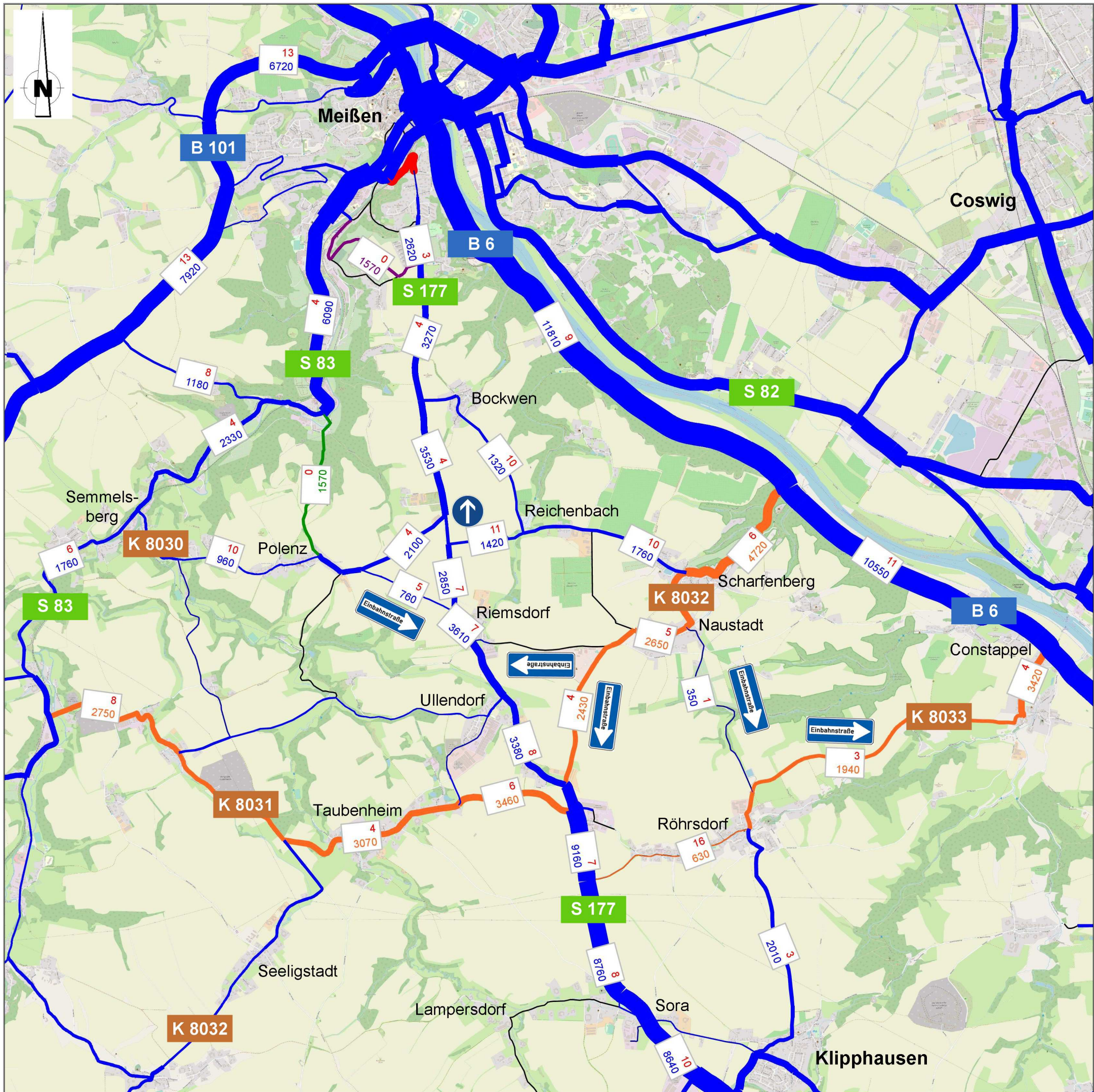
Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

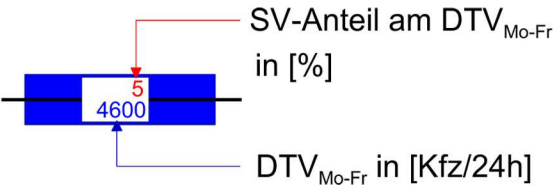
Abbildung: **20** **Differenz Verkehrsbelastungen Planfall 6b - Planfall 5**

Datum: 29.11.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 40.000
-------------------	------------------------------	---------------------

	VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	www.vkt-gmbh.de	



Legende:



- █ gesperrt (Plossenaufstieg)
- █ örtliche Umleitung (stadtauswärts)
- █ örtliche Umleitung (stadteinwärts)
- █ zu untersuchende ortsnahe Umleitungsstrecke

ergänzende Maßnahmen für ortsnahen Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
- Einbahnstraßenregelung auf der Ortsstraße zw. Röhrsdorf und Naustadt
- Einbahnstraßenregelung auf der Ortsstraße zw. Riemsdorf und Naustadt
- Abbiegeverbot am KP S 177 / Polnzer Hauptstraße
- Ertüchtigung K 8031

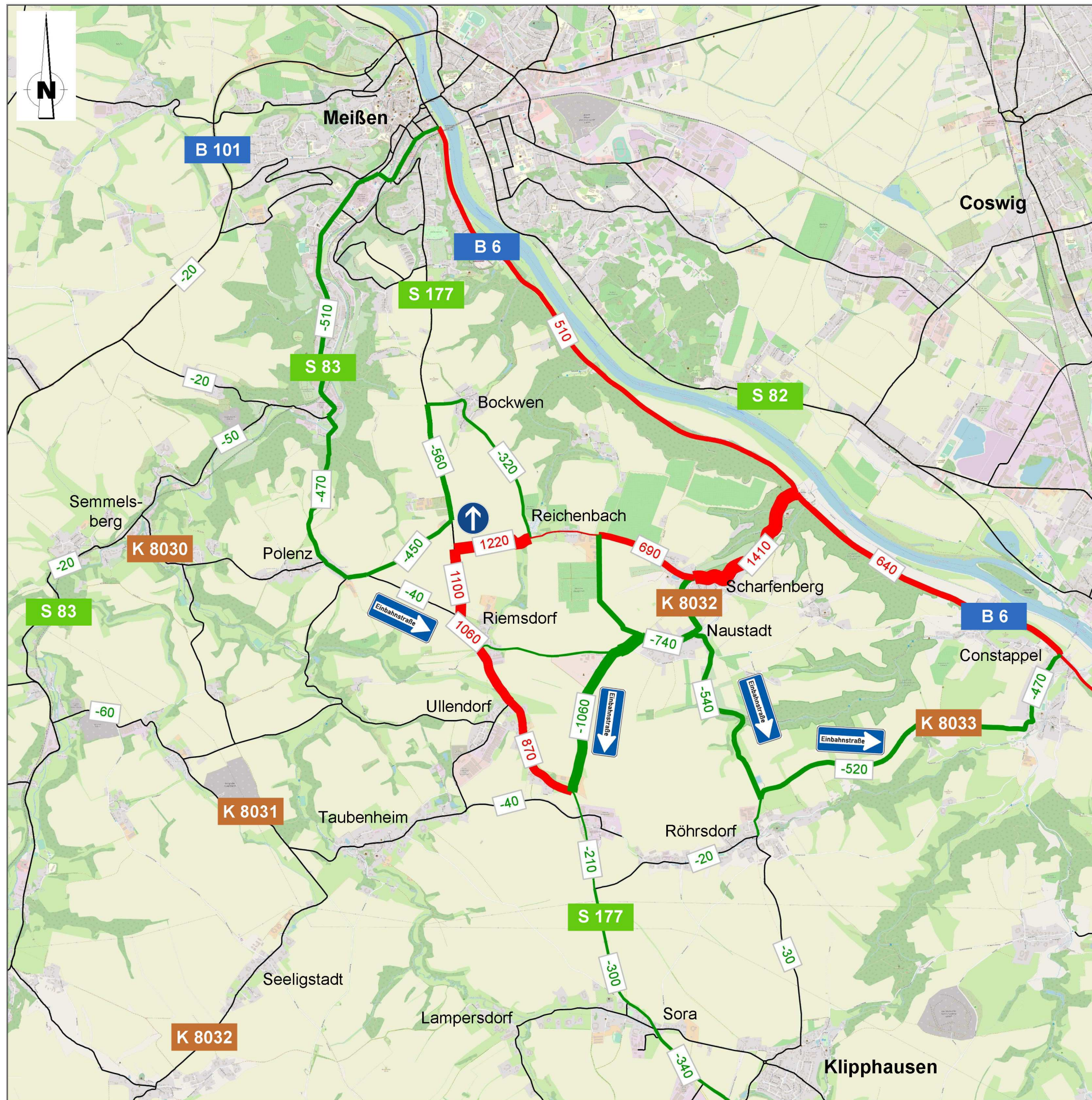
Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

Abbildung: **21 Verkehrsbelastungen Umleitung Planfall 6c (2025)**

Datum:	Bearbeiter:	Maßstab:
29.11.2021	V121725 (Soc/Tg)	1 : 40.000

	VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH www.vkt-gmbh.de	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
---	---	---



Legende:

- Zunahme der Verkehrsbelastungen
- Abnahme der Verkehrsbelastungen

Angabe des DTV_{Mo-Fr} in Kfz/24h

ergänzende Maßnahmen für ortsnahe Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
- Einbahnstraßenregelung auf der Ortsstraße zw. Röhrsdorf und Naustadt
- Einbahnstraßenregelung auf der Ortsstraße zw. Riemsdorf und Naustadt
- Abbiegeverbot am KP S 177 / Polenzer Hauptstraße
- Ertüchtigung K 8031

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung


Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

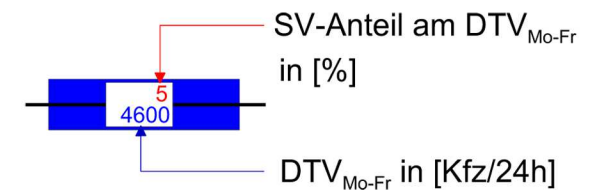
Abbildung: **22** **Differenz Verkehrsbelastungen Planfall 6c - Planfall 5**

Datum:	Bearbeiter:	Maßstab:
29.11.2021	V121725 (Soc/Tg)	1 : 40.000

	VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	www.vkt-gmbh.de	



Legende:



- gesperrt (Plossenaufstieg)
- örtliche Umleitung (stadtauswärts)
- örtliche Umleitung (stadteinwärts)
- zu untersuchende ortsnahe Umleitungsstrecke

ergänzende Maßnahmen für ortsnahe Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
- Abbiegeverbot am KP S 177 / Polenzer Hauptstraße
- Ertüchtigung K 8031

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

Abbildung: **23** **Verkehrsbelastungen Umleitung Planfall 7 (2025)**

Datum:	Bearbeiter:	Maßstab:
29.11.2021	V121725 (Soc/Tg)	1 : 40.000

	VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH www.vkt-gmbh.de	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
---	---	---



Legende:

- Zunahme der Verkehrsbelastungen
- Abnahme der Verkehrsbelastungen

Angabe des DTV_{Mo-Fr} in Kfz/24h

ergänzende Maßnahmen für ortsnahe Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
- Abbiegeverbot am KP S 177 / Polnzer Hauptstraße
- Ertüchtigung K 8031

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:



Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Abbildung:

24

**Differenz Verkehrsbelastungen
Planfall 7 - Planfall 5**

Datum:

29.11.2021

Bearbeiter:

V121725 (Soc/Tg)

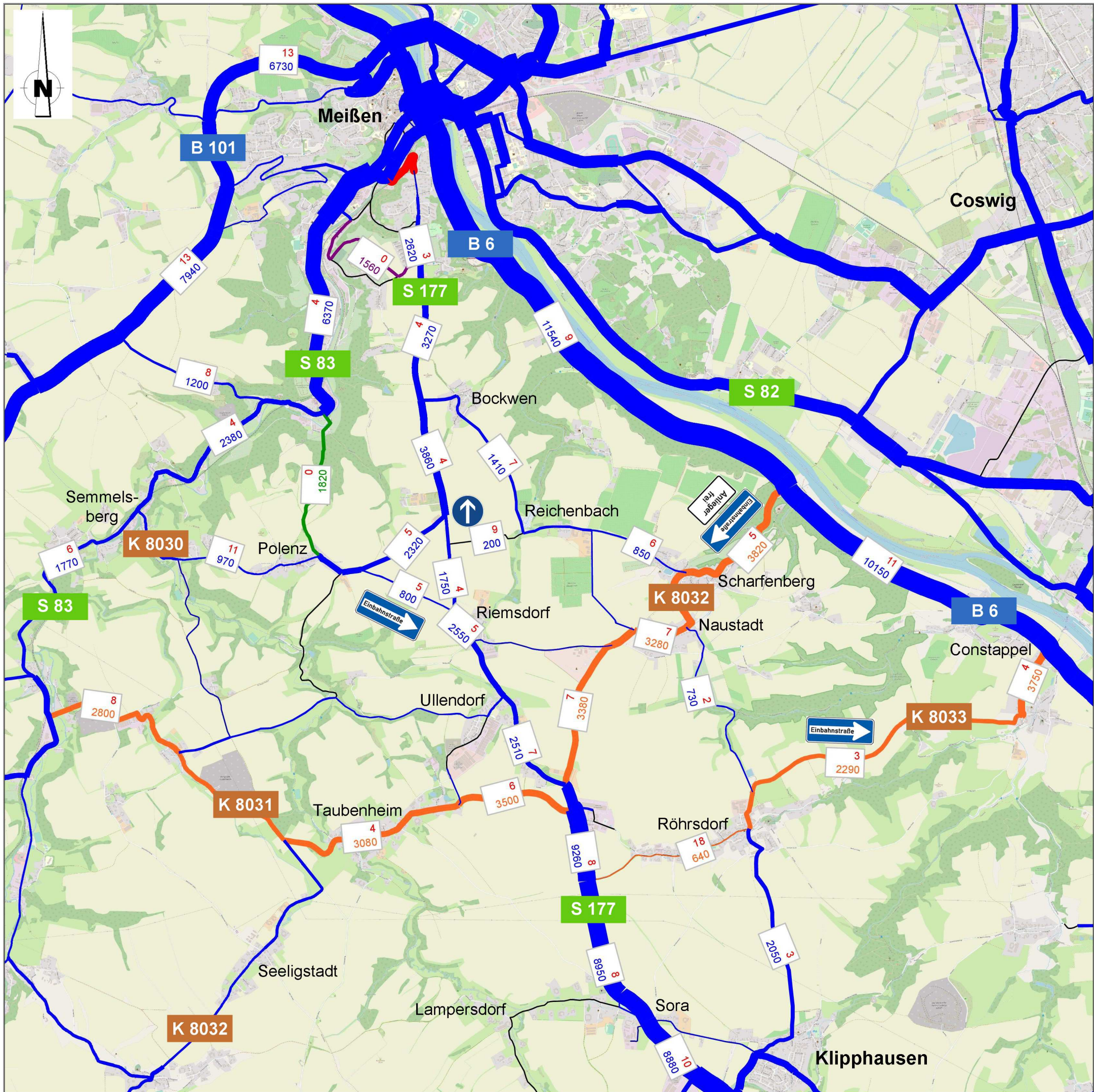
Maßstab:

1 : 40.000



VERKEHRSPANUNG
Köhler und Taubmann GmbH
www.vkt-gmbh.de

Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Telefon: +49 351 43639-0
Telefax: +49 351 43639-19
dresden@vkt-gmbh.de



Legende:

- SV-Anteil am DTV_{Mo-Fr} in [%]
DTV_{Mo-Fr} in [Kfz/24h]
- gesperrt (Plossenaufstieg)
- örtliche Umleitung (stadtauswärts)
- örtliche Umleitung (stadteinwärts)
- zu untersuchende ortsnahe Umleitungsstrecke

- ergänzende Maßnahmen für ortsnahen Umleitungsverkehr:
- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
 - Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033
 - Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
 - Abbiegeverbot am KP S 177 / Polnzer Hauptstraße
 - Ertüchtigung K 8031

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

Abbildung: **25** **Verkehrsbelastungen Umleitung Planfall 8 (2025)**

Datum: 29.11.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 40.000
----------------------	---------------------------------	------------------------

	VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH www.vkt-gmbh.de	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
---	--	---



Legende:

- Zunahme der Verkehrsbelastungen
- Abnahme der Verkehrsbelastungen

Angabe des DTV_{Mo-Fr} in Kfz/24h

ergänzende Maßnahmen für ortsnahe Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
- Abbiegeverbot am KP S 177 / Polnzer Hauptstraße
- Ertüchtigung K 8031

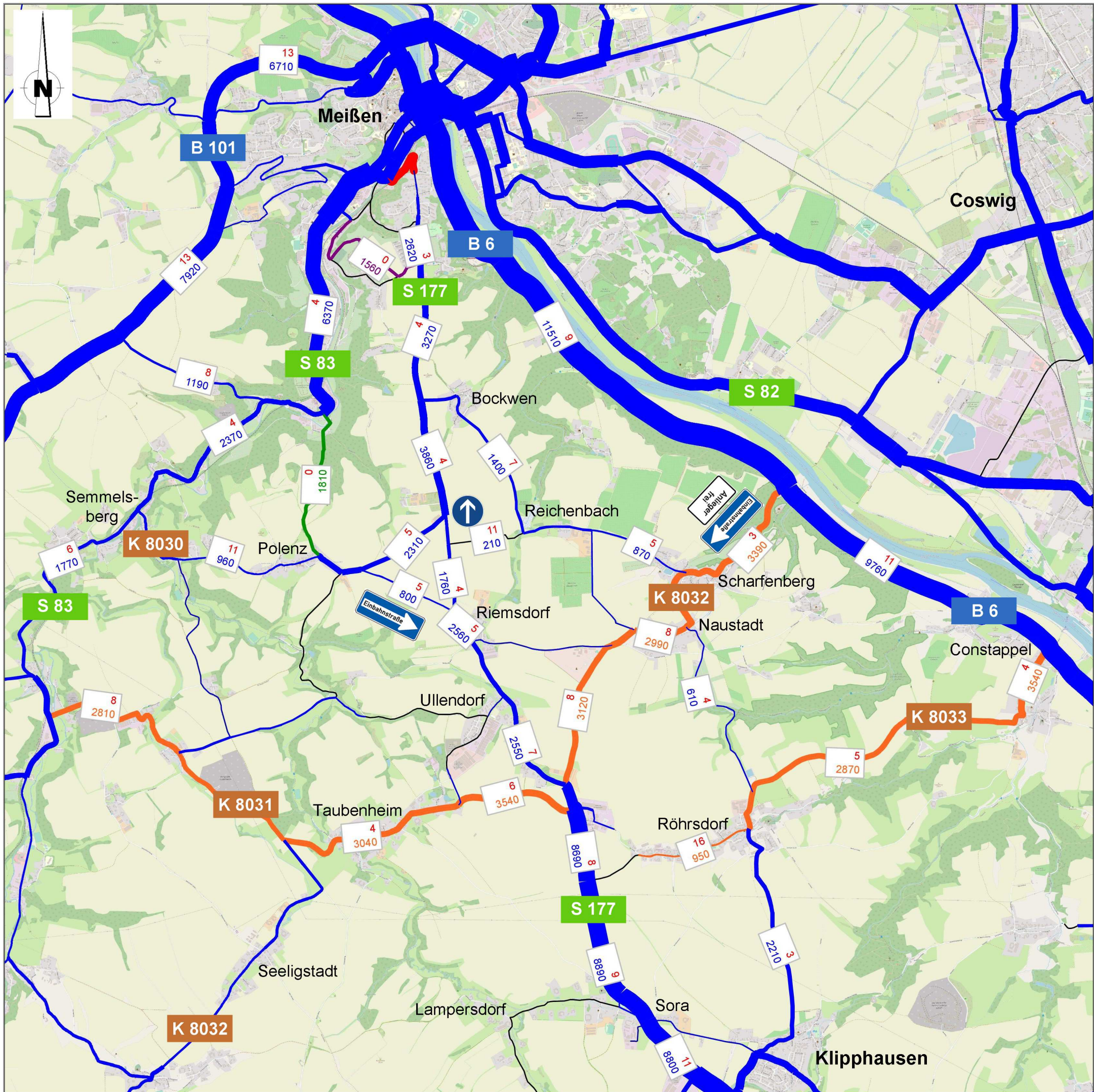
Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

Abbildung: **26** **Differenz Verkehrsbelastungen Planfall 8 - Planfall 5**

Datum:	Bearbeiter:	Maßstab:
29.11.2021	V121725 (Soc/Tg)	1 : 40.000

	VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	www.vkt-gmbh.de	



Legende:

SV-Anteil am DTV_{Mo-Fr}
in [%]

DTV_{Mo-Fr} in [Kfz/24h]

gesperrt (Plossenaufstieg)

örtliche Umleitung (stadtauswärts)

örtliche Umleitung (stadteinwärts)

zu untersuchende ortsnahe Umleitungsstrecke

ergänzende Maßnahmen für ortsnahen Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
- Abbiegeverbot am KP S 177 / Polenzer Hauptstraße
- Ertüchtigung K 8031

Vorhaben:

S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1

Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Abbildung:

27

Verkehrsbelastungen Umleitung Planfall 9 (2025)

Datum:

29.11.2021

Bearbeiter:

V121725 (Soc/Tg)

Maßstab:

1 : 40.000

VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

www.vkt-gmbh.de

Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Telefon: +49 351 43639-0
Telefax: +49 351 43639-19
dresden@vkt-gmbh.de



Legende:

- Zunahme der Verkehrsbelastungen
- Abnahme der Verkehrsbelastungen

Angabe des DTV_{Mo-Fr} in Kfz/24h

ergänzende Maßnahmen für ortsnahe Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
- Abbiegeverbot am KP S 177 / Polenzer Hauptstraße
- Ertüchtigung K 8031

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung


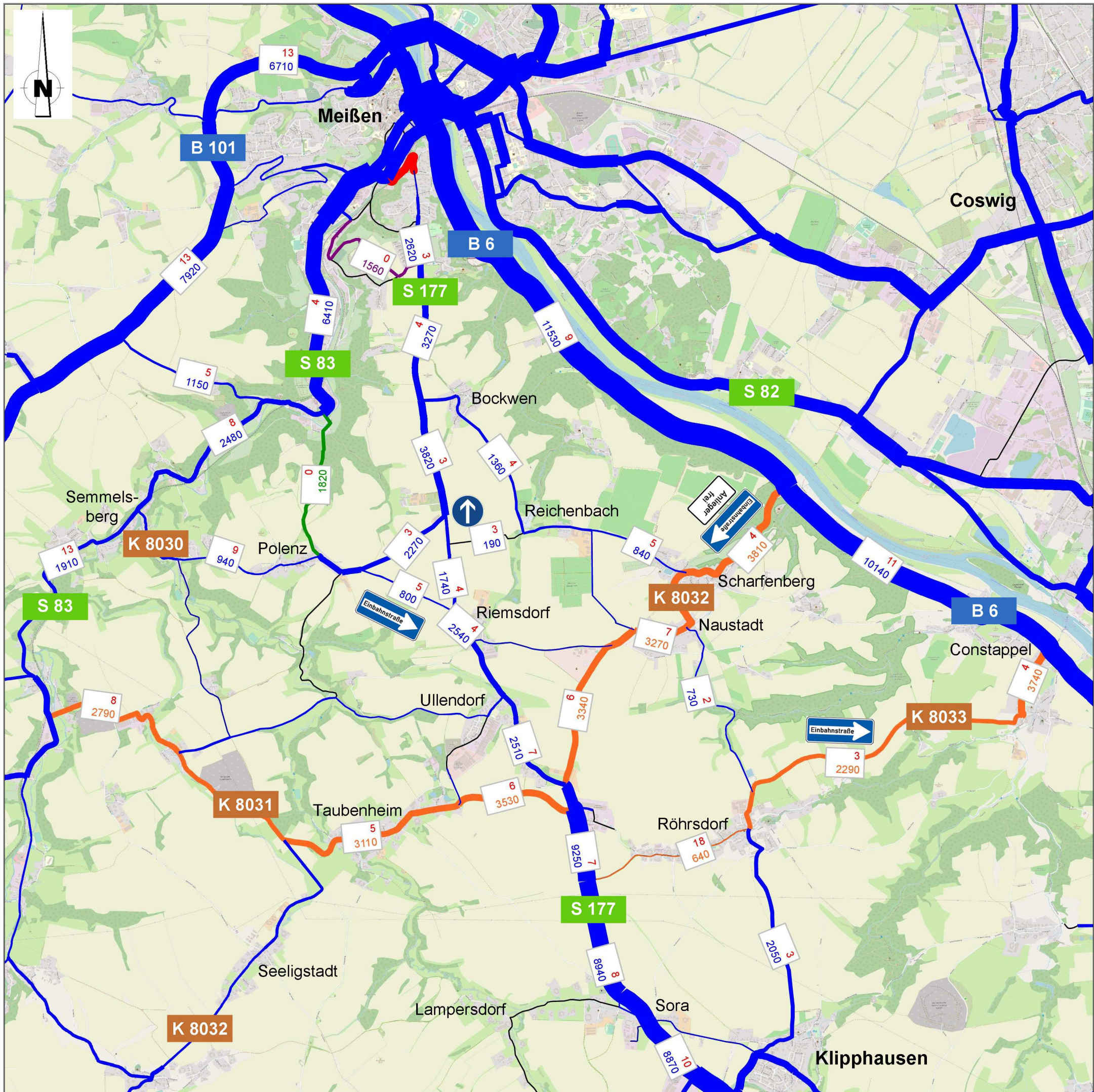
Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

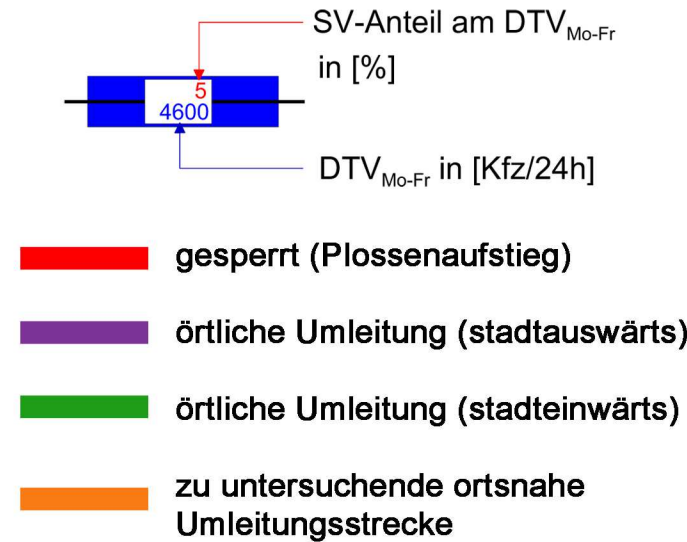
Abbildung: **28** **Differenz Verkehrsbelastungen Planfall 9 - Planfall 8**

Datum:	Bearbeiter:	Maßstab:
29.11.2021	V121725 (Soc/Tg)	1 : 40.000

	VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	www.vkt-gmbh.de	



Legende:



- ergänzende Maßnahmen für ortsnahen Umleitungsverkehr:
- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
 - Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und der K 8033
 - Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
 - Abbiegeverbot am KP S 177 / Polenzer Hauptstraße
 - Ertüchtigung K 8031
 - Ausbau der S 83 (Aufhebung der Höhenbeschränkungen)

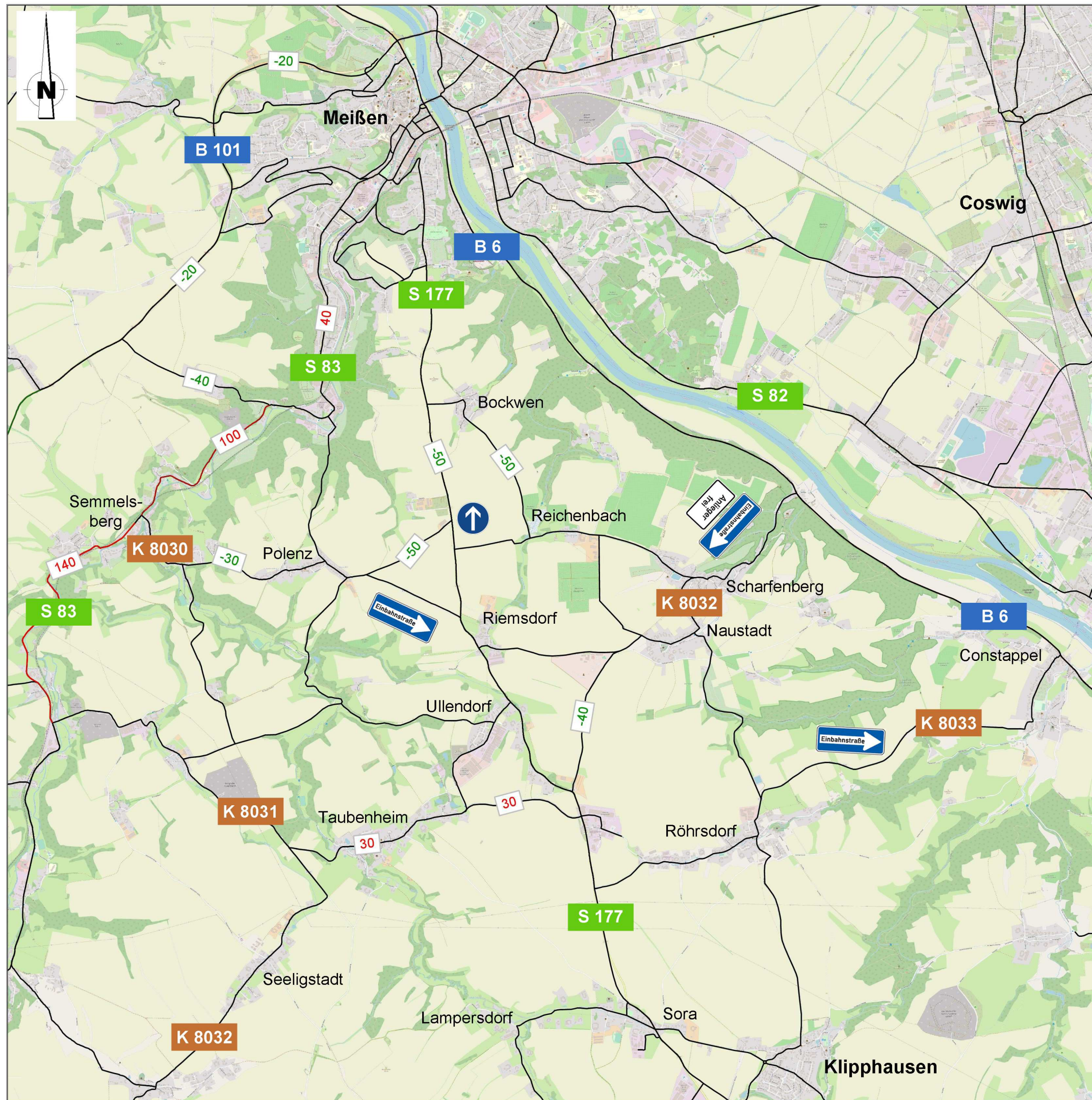
Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**



Abbildung: **29** **Verkehrsbelastungen Umleitung Planfall 10 (2025)**

Datum:	Bearbeiter:	Maßstab:
29.11.2021	V121725 (Soc/Tg)	1 : 40.000

	VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	www.vkt-gmbh.de	



Legende:

-  Zunahme der Verkehrsbelastungen
-  Abnahme der Verkehrsbelastungen

Angabe des DTV_{Mo-Fr} in Kfz/24h

ergänzende Maßnahmen für ortsnahe Umleitungsverkehr:

- Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf der S 177, K 8030, K 8031, K 8032 und K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8032 und der K 8033
- Einbahnstraßenregelung auf der K 8030
- Abbiegeverbot am KP S 177 / Polnzer Hauptstraße
- Ertüchtigung K 8031
- Ausbau der S 83 (Aufhebung der Höhenbeschränkungen)

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische Untersuchung zur Umleitungsführung

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau und Verkehr**

Abbildung: **30** **Differenz Verkehrsbelastungen Planfall 10 - Planfall 8**

Datum: 29.11.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 40.000
----------------------	---------------------------------	------------------------

	VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	www.vkt-gmbh.de	



Anlagen

Anlage 1: Datengrundlagen für die schalltechnische Untersuchungen (Planungsnullfall 2025) nach RLS-19

Verkehrsbelastung auf ausgewählten Querschnitten

Querschnitt			DTV _{Mo-Fr}			DTV			
Nr.	Straße		Richtung	SV-Anteil am DTV _{Mo-Fr}			SV-Anteil am DTV		
				[Kfz/24h]	(> 3,5t zGG) [%]	[Lkw/24h]	[Kfz/24h]	(> 3,5t zGG) [%]	[Lkw/24h]
1	S 177	zwischen S 83 und Gellertstraße (Plossenaufstieg)	Meißen (talwärts)	4.457	6,6%	295	3.930	5,4%	214
			Wilsdruff (bergwärts)	4.494	6,7%	299	3.963	5,5%	217
			Querschnitt	8.951	6,6%	594	7.893	5,5%	431
2	-	Lerchaweg / Dreilindenstraße	Ost (bergwärts)	50	0,0%	0	45	0,0%	0
			West (talwärts)	50	0,0%	0	45	0,0%	0
			Querschnitt	100	0,0%	0	90	0,0%	0
3	-	Querallee (westlich S 177)	Ost	505	3,2%	16	448	2,7%	12
			West	505	3,2%	16	448	2,7%	12
			Querschnitt	1.010	3,2%	32	896	2,7%	24
4	-	Polenzer Weg	Nord (talwärts)	279	0,0%	0	250	0,0%	0
			Süd (bergwärts)	277	0,0%	0	248	0,0%	0
			Querschnitt	556	0,0%	0	498	0,0%	0
5	K 8030	OD Polenz, östlich Buschbadweg	Ost	885	5,0%	44	783	4,1%	32
			West	892	4,9%	44	789	4,1%	32
			Querschnitt	1.777	5,0%	88	1.572	4,1%	64
6	K 8030	OD Polenz, westlich Buschbadweg	Ost	401	6,7%	27	352	5,4%	19
			West	407	6,6%	27	358	5,3%	19
			Querschnitt	808	6,7%	54	710	5,4%	38
7	K 8031	östlich S 83	Ost	1.133	19,0%	215	976	16,1%	157
			West	1.096	19,2%	210	944	16,2%	153
			Querschnitt	2.229	19,1%	425	1.920	16,1%	310
8	K 8032	westlich B 6	Ost	882	4,5%	40	782	3,8%	30
			West	812	3,1%	25	721	2,5%	18
			Querschnitt	1.694	3,8%	65	1.503	3,2%	48
9	K 8033	östlich Röhrsdorf	Ost	587	9,5%	56	515	8,0%	41
			West	579	9,7%	56	507	8,1%	41
			Querschnitt	1.166	9,6%	112	1.022	8,0%	82

Anlage 1: Datengrundlagen für die schalltechnische Untersuchungen (Planungsnullfall 2025) nach RLS-19

Verkehrsbelastung auf ausgewählten Querschnitten

Querschnitt			Maßgebende Verkehrsstärken						
			tags (06.00 - 22.00 Uhr)			nachts (22.00 - 06.00 Uhr)			
Nr.	Straße		Richtung	M _T [Kfz/h]	p _{1,T} [%]	p _{2,T} [%]	M _N [Kfz/h]	p _{1,N} [%]	p _{2,N} [%]
1	S 177	zwischen S 83 und Gellertstraße (Plossenaufstieg)	Meißen (talwärts)	226	3,3%	3,3%	39	5,6%	4,0%
			Wilsdruff (bergwärts)	228	3,3%	3,4%	40	5,5%	4,0%
			Querschnitt	454	3,3%	3,3%	79	5,5%	4,0%
2	-	Lerchaweg / Dreilindenstraße	Ost (bergwärts)	3	0,0%	2,1%	0	0,0%	2,1%
			West (talwärts)	3	0,0%	2,1%	0	0,0%	2,1%
			Querschnitt	5	0,0%	2,1%	1	0,0%	2,1%
3	-	Querallee (westlich S 177)	Ost	26	1,8%	2,9%	4	1,8%	2,9%
			West	26	1,8%	2,9%	4	1,8%	2,9%
			Querschnitt	52	1,8%	2,9%	9	1,8%	2,9%
4	-	Polenzer Weg	Nord (talwärts)	14	0,0%	2,1%	3	0,0%	2,1%
			Süd (bergwärts)	14	0,0%	2,1%	2	0,0%	2,1%
			Querschnitt	29	0,0%	2,1%	5	0,0%	2,1%
5	K 8030	OD Polenz, östlich Buschbadweg	Ost	45	1,5%	4,5%	8	2,5%	5,4%
			West	45	1,4%	4,4%	8	2,4%	5,4%
			Querschnitt	90	1,4%	4,4%	16	2,4%	5,4%
6	K 8030	OD Polenz, westlich Buschbadweg	Ost	20	0,8%	6,4%	3	1,4%	7,8%
			West	21	0,8%	6,3%	4	1,3%	7,7%
			Querschnitt	41	0,8%	6,4%	7	1,4%	7,7%
7	K 8031	östlich S 83	Ost	56	8,7%	8,6%	10	13,8%	9,8%
			West	54	8,7%	8,7%	10	13,8%	10,0%
			Querschnitt	110	8,7%	8,7%	20	13,8%	9,9%
8	K 8032	westlich B 6	Ost	45	2,2%	3,5%	8	3,7%	4,2%
			West	42	1,8%	2,5%	7	3,1%	3,1%
			Querschnitt	87	2,0%	3,0%	15	3,4%	3,7%
9	K 8033	östlich Röhrsdorf	Ost	30	4,6%	4,9%	5	7,6%	5,9%
			West	29	4,7%	5,0%	5	7,7%	5,9%
			Querschnitt	59	4,6%	5,0%	10	7,7%	5,9%

Anlage 2: Datengrundlagen für die schalltechnische Untersuchungen (Vorzugsplanfall Umleitung 2025) nach RLS-19
Verkehrsbelastung auf ausgewählten Querschnitten

Querschnitt			DTV _{Mo-Fr}			DTV			
Nr.	Straße		Richtung	SV-Anteil am DTV _{Mo-Fr}		SV-Anteil am DTV			
				[Kfz/24h]	(> 3,5t zGG) [%]	[Lkw/24h]	[Kfz/24h]	(> 3,5t zGG) [%]	[Lkw/24h]
1	S 177	zwischen S 83 und Gellertstraße (Plossenaufstieg)	Meißen (talwärts)	0	0,0%	0	0	0,0%	0
			Wilsdruff (bergwärts)	0	0,0%	0	0	0,0%	0
			Querschnitt	0	0,0%	0	0	0,0%	0
2	-	Lerchaweg / Dreilindenstraße / Behelfsstraße	Ost (bergwärts)	1.564	0,0%	0	1.396	0,0%	0
			West (talwärts)	0	0,0%	0	0	0,0%	0
			Querschnitt	1.564	0,0%	0	1.396	0,0%	0
3	-	Querallee (westlich S 177)	Ost	1.768	0,9%	16	1.576	0,8%	12
			West	205	7,8%	16	181	6,6%	12
			Querschnitt	1.973	1,6%	32	1.757	1,4%	24
4	-	Polenzer Weg	Nord (talwärts)	1.812	0,0%	0	1.618	0,0%	0
			Süd (bergwärts)	0	0,0%	0	0	0,0%	0
			Querschnitt	1.812	0,0%	0	1.618	0,0%	0
5	K 8030	OD Polenz, östlich Buschbadweg	Ost	923	5,6%	52	816	4,7%	38
			West	2.036	4,3%	88	1.802	3,5%	63
			Querschnitt	2.959	4,7%	140	2.618	3,9%	101
6	K 8030	OD Polenz, westlich Buschbadweg	Ost	832	4,4%	37	737	3,7%	27
			West	131	55,7%	73	104	50,0%	52
			Querschnitt	963	11,4%	110	841	9,4%	79
7	K 8031	östlich S 83	Ost	1.086	8,7%	95	954	7,2%	69
			West	1.725	8,1%	140	1.517	6,7%	102
			Querschnitt	2.811	8,4%	235	2.471	6,9%	171
8	K 8032	westlich B 6	Ost	454	0,0%	0	406	0,0%	0
			West	2.931	3,4%	101	2.600	2,8%	74
			Querschnitt	3.385	3,0%	101	3.006	2,5%	74
9	K 8033	östlich Röhrsdorf	Ost	2.323	4,0%	93	2.059	3,3%	68
			West	550	8,9%	49	484	7,4%	36
			Querschnitt	2.873	4,9%	142	2.543	4,1%	104

Anlage 2: Datengrundlagen für die schalltechnische Untersuchungen (Vorzugsplanfall Umleitung 2025) nach RLS-19

Verkehrsbelastung auf ausgewählten Querschnitten

Querschnitt			Maßgebende Verkehrsstärken					
			tags (06.00 - 22.00 Uhr)			nachts (22.00 - 06.00 Uhr)		
			M _T [Kfz/h]	p _{1,T} [%]	p _{2,T} [%]	M _N [Kfz/h]	p _{1,N} [%]	p _{2,N} [%]
Nr.	Straße		Richtung					
1	S 177	zwischen S 83 und Gellertstraße (Plossenaufstieg)	Meißen (talwärts)	0	0,0%	0,0%	0	0,0%
			Wilsdruff (bergwärts)	0	0,0%	0,0%	0	0,0%
			Querschnitt	0	0,0%	0,0%	0	0,0%
2	-	Lerchaweg / Dreilindenstraße / Behelfsstraße	Ost (bergwärts)	80	0,0%	2,1%	14	0,0%
			West (talwärts)	0	0,0%	0,0%	0	0,0%
			Querschnitt	80	0,0%	2,1%	14	0,0%
3	-	Querallee (westlich S 177)	Ost	91	0,5%	2,3%	16	0,5%
			West	10	4,4%	4,1%	2	4,4%
			Querschnitt	101	0,9%	2,5%	18	0,9%
4	-	Polenzer Weg	Nord (talwärts)	93	0,0%	2,1%	16	0,0%
			Süd (bergwärts)	0	0,0%	0,0%	0	0,0%
			Querschnitt	93	0,0%	2,1%	16	0,0%
5	K 8030	OD Polenz, östlich Buschbadweg	Ost	47	2,1%	4,3%	8	3,5%
			West	104	1,8%	3,5%	18	3,1%
			Querschnitt	151	1,9%	3,8%	26	3,2%
6	K 8030	OD Polenz, westlich Buschbadweg	Ost	42	1,5%	4,0%	7	2,6%
			West	6	26,9%	23,2%	1	37,1%
			Querschnitt	48	4,6%	6,3%	9	7,6%
7	K 8031	östlich S 83	Ost	55	3,9%	5,0%	10	6,4%
			West	87	3,9%	4,4%	15	6,5%
			Querschnitt	142	3,9%	4,6%	25	6,5%
8	K 8032	westlich B 6	Ost	23	0,0%	2,0%	4	0,0%
			West	150	1,9%	2,8%	26	3,1%
			Querschnitt	173	1,6%	2,7%	30	2,7%
9	K 8033	östlich Röhrsdorf	Ost	119	2,0%	3,2%	20	3,3%
			West	28	4,1%	4,9%	5	6,8%
			Querschnitt	146	2,4%	3,5%	25	4,0%