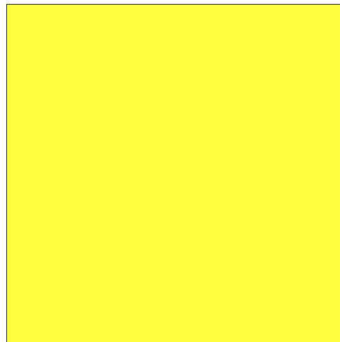


**Landesamt für
Straßenbau und Verkehr
Niederlassung Meißen**



www.vkt-gmbh.de



VERKEHRSPLANUNG

Köhler und Taubmann GmbH

Bamberger Straße 7

01187 Dresden

Telefon: +49 351 43639-0

Telefax: +49 351 43639-19

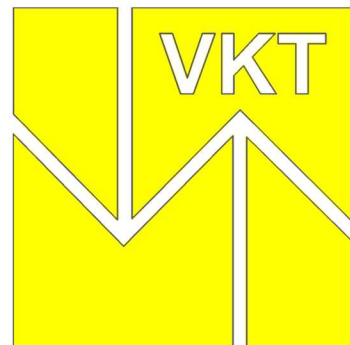
Email: dresden@vkt-gmbh.de

Dresden, 26.07.2021

S 177 Meißen - Wilsdruff, Planungsabschnitt 1.1

verkehrsplanerische und -technische Untersuchung,
Prognose 2030

Schlussbericht



S 177 Meißen - Wilsdruff

Planungsabschnitt 1.1

Verkehrsplanerische und -technische Untersuchung,
Prognose 2030

Schlussbericht

Bearbeitung:



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

Dipl.-Ing. Christoph Sommer (Projektleiter)
Dipl.-Ing. Tobias Günther

Auftraggeber:



Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Niederlassung Meißen
Heinrich-Heine-Straße 23c
01662 Meißen

Dresden, 26.07.2021

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung	2
2 Untersuchungsraum	3
3 Grundlagen für die Berechnung der Netzfälle	3
4 Analyse der vorhandenen Verkehrssituation	5
4.1 Analyse 2015	5
5 Planfälle 2030	7
5.1 Planungsnullfall 2030	7
5.1.1 Verkehrsentwicklung zwischen Meißen und Wilsdruff	8
5.1.2 Verkehrsentwicklung im Planungsabschnitt 1.1	9
5.2 Planfall 2030	10
5.2.1 Verkehrsentwicklung zwischen Meißen und Wilsdruff	10
5.2.2 Verkehrsentwicklung im Planungsabschnitt 1.1	11
6 Leistungsfähigkeit und Ausbauempfehlungen der Knotenpunkte im Planungsabschnitt 1.1	12
6.1 Grundlagen	12
6.2 Knotenpunkt S 177/S 83	15
6.3 Knotenpunkt S 177/Gellertstraße	16
7 Datengrundlagen für die schalltechnischen Untersuchungen	17
8 Fazit und Empfehlungen	18
Tabellenverzeichnis	
Abbildungsverzeichnis	
Anlagenverzeichnis	

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Staatsstraße S 177 verbindet das Mittelzentrum Meißen mit der Stadt Wilsdruff. Dabei erbringt sie folgende verkehrlichen Funktionen:

- Zubringerfunktion zur Bundesautobahn (BAB) A 4 (Anschlußstelle Wilsdruff),
- Anbindung der Gemeinden Klipphausen und Wilsdruff an das Mittelzentrum Meißen bzw. weiterführend über die BAB A 4 an das Oberzentrum Dresden und
- Verbindung der Gemeinden Klipphausen und Wilsdruff bzw. deren Ortsteile untereinander.

Der S 177 können somit im Untersuchungsabschnitt sowohl überregionale als auch regionale Erschließungsfunktionen für den Raum südlich von Meißen zugeordnet werden. Im Abschnitt zwischen Meißen und Wilsdruff besitzt die S 177 derzeit erhebliche trassierungstechnische Defizite, die der Bedeutung der S 177 für den Entwicklungsraum Meißen nicht gerecht werden. Zur Gewährleistung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Raumes ist es deshalb vorgesehen, die S 177 abschnittsweise auszubauen um die vorhandenen Defizite zu beseitigen und somit die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Der Untersuchungsabschnitt zwischen Meißen und Wilsdruff wurde in folgende Planungsabschnitte eingeteilt (**vgl. Abbildung 1**):

- Abschnitt 1.1: „Plossenaufstieg“, Knotenpunkt (KP) S 177/ S 83 bis KP S 177/Gellertstraße
- Abschnitt 1.2: KP S 177/Querallee/Siebeneichener Schloßberg bis Riemsdorf und
- Abschnitt 3: Röhrsdorf bis Anschluss an Planung BAB A 4, Umbau Anschlussstelle (AS) Wilsdruff.

Für den Abschnitt 1.1 läuft gegenwärtig das Planfeststellungsverfahren. Der Abschnitt 1.2 befindet sich in der Vorentwurfsbearbeitung. Für den Abschnitt 3 wurde der Vorentwurf mit Auflagen für die weiteren Planungsphasen genehmigt. Im Abschnitt zwischen Riemsdorf und Röhrsdorf ist kein Ausbau der S 177 geplant.

Für alle drei Abschnitte ist die vorliegende verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchung (VTU) für den Prognosehorizont 2025¹ auf den Prognosehorizont 2030 fortzuschreiben. Grundlage ist dabei die Landesverkehrsprognose für den Freistaat Sachsen (Analyse 2015 und Prognose 2030). Aufbauend auf den vorhandenen Verkehrsbelastungen im angrenzenden Straßennetz sind die Prognoseverkehrsbelastungen für den Planungsnullfall und den Planfall mit dem Prognosehorizont 2030 abzuleiten. Wesentliches Ziel der VTU ist die Ermittlung der Verkehrsbelastungen und

¹ Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Meißen
S 177 Meißen und Wilsdruff, Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2025,
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH, Dresden, Juli 2013

verkehrlichen Auswirkungen des gesamten Untersuchungsabschnittes zwischen Meißen und Wilsdruff. Darauf aufbauend beinhaltet der vorliegende Schlussbericht die erforderlichen Detailbetrachtungen zur Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der Verknüpfungspunkte und die Bereitstellung der Datengrundlagen für die Objektplanung und die lufthygienischen und schalltechnischen Untersuchungen für den Planungsabschnitt 1.1 „Plossenaufstieg“ zwischen den KP S 177/S 83 und KP S 177/Gellertstraße.

2 Untersuchungsraum

Die S 177 verläuft von der Bundesstraße B 6 in Meißen über die Klipphausener Ortsteile Riemsdorf, Ullendorf und Sora sowie die BAB AS Wilsdruff nach Wilsdruff und weiter zur B 173 bei Dresden-Kesselsdorf. Sie besitzt sowohl regionale als auch überregionale Bedeutung für den Wirtschafts- und Berufsverkehr im Raum südlich von Meißen. Über die BAB A 4 bzw. 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. Abbildung 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.

3 Grundlagen für die Berechnung der Netzfälle

Die Grundlage der Verkehrsnachfragemodelle bildet das Netzmodell der Landesverkehrsprognose 2030 für den Freistaat Sachsen². 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.

² PTV AG, Landesverkehrsprognose Sachsen 2030, Dresden, Juli 2017

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** dargestellt.

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 Untersuchungsraum³

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.

Ebenfalls berücksichtigt werden die geplanten Entwicklungen der Gewerbegebiete bis zum Prognosehorizont 2030. Dies betrifft die Erweiterung des Gewerbegebietes Klipphausen (einschließlich der Erweiterung in der Straße „Am Bahndamm“, welche u.a. den Bau einer Tankstelle vorsieht) sowie den Neubau des Gewerbegebietes „Wilsdruff-West“.

³ Statistisches Landesamt Sachsen, 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung, Variante 1, April 2016

4 Analyse der vorhandenen Verkehrssituation

4.1 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 2015 der Landesverkehrsprognose⁴ anhand von Erhebungsergebnissen der Straßenverkehrszählung (SVZ) Sachsen 2015 und der automatischen Straßenverkehrszählung (aSVZ) Sachsen 2016 sowie anhand zweier Verkehrserhebungen auf der Niederwarthaer Brücke⁵ und im Bereich des Plossenaufstiegs in Meißen⁶ kalibriert (**vgl. Abbildung 2**). Dieses Verkehrsmodell wurde um Straßen des untergeordneten Netzes im Umfeld der S 177 ergänzt.

Die Verkehrsbelastungen für das Analysejahr 2015 im gesamten Untersuchungsraum sind in **Abbildung 3** dargestellt, eine detailliertere Darstellung der Verkehrsbelastungen im Planungsabschnitt 1.1 in **Abbildung 4**.

Zum Vergleich des kalibrierten Verkehrsmodells mit den verschiedenen Erhebungsergebnissen sind diese Verkehrsbelastungen an den ausgewählten Querschnitten im erweiterten Untersuchungsraum in **Anlage 1** aufgeführt. Dafür wurden die DTV_{Mo-So}-Querschnittswerte der Verkehrserhebungen anhand von Umrechnungsfaktoren⁷ in DTV_{Mo-Fr}-Querschnittswerte umgerechnet.

Die Querschnittsbelastungen der SVZ 2015, aSVZ 2016 sowie der beiden Verkehrserhebungen und des kalibrierten Verkehrsnetzmodells zeigen ein hohes Maß an Übereinstimmung. Darüber hinaus werden die im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)⁸ aufgeführten Qualitätsbedingungen für ein Verkehrsmodell erfüllt. Daher ist das Analyseverkehrsmodell sehr gut als Grundlage für die Prognose der Verkehrsbelastungen im Planungsnullfall 2030 und im Planfall 2030 geeignet.

Im Zuge der S 177 kann festgestellt werden, dass die durchschnittliche Analyseverkehrsbelastung und der Schwerverkehrsanteil (SV-Anteil) auf der S 177 in Richtung Süden (in

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

⁵ Quelle: Themenstadtplan Stadt Dresden

⁶ Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Meißen, S 177 Plossenaufstieg Meißen, Auswertung Verkehrserhebungen, 13.09.2017

⁷ Auswertung der Straßenverkehrszählung 2010, Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH, 2012

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015

Richtung BAB A 4, AS Wilsdruff) im Anschluss an das Meißner Stadtgebiet erwartungsgemäß zunehmen (**vgl. Tab. 2**).

Im Planungsabschnitt 1.1 („Plossenaufstieg“) liegt die durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung (DTV_{Mo-Fr}) bei ca. 8.520 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von fünf Prozent. Dies stimmt mit der im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr im August 2017 durchgeführten Verkehrserhebung in sehr hohem Maß überein (DTV_{Mo-Fr} : 8.519 Kfz/24h, SV-Anteil: 6%).

Planungsabschnitt	Querschnitt	Analyse 2015	
		DTV_{Mo-Fr} [Kfz/24h]	SV-Anteil
1.1	Plossenaufstieg	8.520	5%
1.2	Ortsausgang Meißen	7.050	6%
1.2	südlich Anbindung Bockwen	6.570	6%
1.2	nördlich KP S 177/K 8030	5.910	6%
-	südlich Riemsdorf	7.110	6%
-	südlich Ullendorf	6.840	7%
3	nördlich KP S 177/K 8033	9.760	10%
3	südlich KP S 177/K 8033	9.780	10%
3	nördlich GWG Klipphausen	10.080	12%
3	südlich GWG Klipphausen	14.050	15%

Tab. 2: Verkehrsbelastungen und Schwerverkehrsanteile im Zuge der S 177, Analyse 2015

5 Planfälle 2030

Für den Prognosehorizont 2030 wurden für folgende zwei Planfälle die Strecken- und Knotenpunktbelastungen ermittelt:

- Planungsnullfall, Prognose 2030 und
- Planfall, Prognose 2030.

5.1 Planungsnullfall 2030

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

- BAB A 4, Umbau AS Wilsdruff,
- B 6, Verlegung in Dresden-Cossebaude,
- S 36, Verlegung westlich Wilsdruff,
- S 84, Neubau Niederwartha-Meißen, Bauabschnitt 2.2,
- S 84, Neubau Niederwartha-Meißen, Bauabschnitt 3 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 Ausbaustrecke der S 36 angebunden werden soll. Für das Gewerbegebiet Klipphausen wurde eine gewerbliche Nutzung der bisher brachliegenden Flächen bis 2030 angenommen. Die Verkehrsuntersuchung zur verkehrstechnischen Erschließung des Gewerbeparks Klipphausen⁹ 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 36¹⁰ übernommen, welche von einem Verkehrsaufkommen von 2.400 Kfz/24 bei einem SV-Anteil von 35% ausgeht.

⁹ Verkehrserschließung Gewerbepark I Klipphausen, Schlussbericht vom 12.04.2016, Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH i.A. der Gemeinde Klipphausen

¹⁰ S 36, Verlegung westlich Wilsdruff, Verkehrsuntersuchung, Schlussbericht vom 31.05.2016, Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH i.A. des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr

5.1.1 Verkehrsentwicklung zwischen Meißen und Wilsdruff

Im Zuge der S 177 zwischen Meißen und Wilsdruff wird ein Rückgang der Verkehrsbelastungen im Planungsnullfall 2030 gegenüber der Analyse 2015 um sechs bis dreizehn Prozent bei leicht steigendem Schwerverkehrsanteil prognostiziert.

Eine wesentliche Ursache dafür ist die für die Ortschaften der Gemeinde Klipphausen entlang der S 177 prognostizierte abnehmende Bevölkerungsentwicklung. Hinzu kommen zu erwartende Verkehrsverlagerungen, welche aus der Realisierung der geplanten Maßnahmen Ortsumfahrung Cossebaude (B 6) und Neubau der S 84 zwischen Niederwartha und Meißen resultieren. Diese prognostizierten Verkehrsverlagerungen von der B 6 und der S 177 in östlicher Richtung auf die S 84 führen zu einer weiteren Entlastung der S 177. Südlich der AS Wilsdruff wird durch die Realisierung der Baumaßnahme „S 36, Verlegung westlich Wilsdruff“ einschließlich der Anbindung an das neu geplante Gewerbegebiet „Wilsdruff-West“ eine leichte Zunahme der Verkehrsbelastung erwartet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Verkehrsbelastung auf der S 177 zwischen Meißen und der AS Wilsdruff ist jedoch nur gering.

Die prognostizierten Netzbelastungen und Schwerverkehrsanteile für den Planungsnullfall 2030 können **Tab. 3** und **Abbildung 5** entnommen werden.

Planungsabschnitt	Querschnitt	Analyse 2015		Planungsnullfall 2030			
		DTV _{Mo-Fr} [Kfz/24h]	SV-Anteil	DTV _{Mo-Fr} [Kfz/24h]	SV-Anteil	Änderung zur Analyse [Kfz/24h]	
1.1	Plossenaufstieg	8.520	5%	7.830	7%	-690	-8%
1.2	Ortsausgang Meißen	7.050	6%	6.310	8%	-740	-10%
1.2	südlich Anbindung Bockwen	6.570	6%	5.760	8%	-810	-12%
1.2	nördlich KP S 177/K 8030	5.910	6%	5.220	8%	-690	-12%
2	südlich Riemsdorf	7.110	6%	6.070	8%	-1.040	-15%
2	südlich Ullendorf	6.840	7%	6.150	11%	-690	-10%
3	nördlich KP S 177/K 8033	9.760	10%	8.460	11%	-1.300	-13%
3	südlich KP S 177/K 8033	9.780	10%	8.480	11%	-1.300	-13%
3	nördlich GWG Klipphausen	10.080	12%	8.400	13%	-1.680	-17%
3	südlich GWG Klipphausen	14.050	15%	12.160	15%	-1.890	-13%

Tab. 3: Verkehrsbelastungen und Schwerverkehrsanteile im Zuge der S 177, Analyse 2015 und Planungsnullfall 2030

5.1.2 Verkehrsentwicklung im Planungsabschnitt 1.1

Aufgrund der rückläufigen prognostizierten Einwohnerzahlen der Ortschaften südlich von Meißen sowie der zu erwartenden Verkehrsverlagerung von der S 177 auf die B 6 bzw. die S 84 durch die Umsetzung der geplanten Neubaumaßnahmen auf jenen Straßen, ist ein Rückgang der Verkehrsbelastungen im Planungsabschnitt 1.1 zu erwarten. Dem gegenüber steht der leichte prognostizierte Anstieg der Einwohnerzahl der Stadt Meißen, verbunden mit einem Anstieg des innerstädtischen Verkehrsaufkommens im unmittelbaren Einzugsbereich des Planungsabschnittes 1.1 im Vergleich zur Analyse.

In der Überlagerung beider Effekte wird für den Planungsabschnitt 1.1 (**vgl. Abbildung 6**) eine leichte Reduzierung des werktäglichen Verkehrsaufkommens um ca. 700 Kfz/24h (bzw. acht Prozent) im Querschnitt sowie ein leichter Anstieg des Schwerverkehrsanteils von fünf auf sieben Prozent gegenüber der Analyse 2015 prognostiziert.

5.2 Planfall 2030

Der Planungsnullfall 2030 und der Planfall 2030 unterscheiden sich durch die Berücksichtigung der geplanten Ausbaumaßnahmen im Zuge der S 177 in allen drei Planungsabschnitten 1.1, 1.2 und 3. Neben einer den aktuellen Richtlinien entsprechenden Trassierung entfallen die folgenden zwei Knotenpunkte im Bereich des Planungsabschnittes 1.2:

- KP S 177/Reichenbach und
- KP S 177/K 8030.

5.2.1 Verkehrsentwicklung zwischen Meißen und Wilsdruff

Bedingt durch den Ausbau der S 177 wird zwischen Meißen und Wilsdruff ein Anstieg der Verkehrsbelastungen im Planfall 2030 gegenüber dem Planungsnullfall 2030 um vier bis zehn Prozent bei nahezu konstantem Schwerverkehrsanteil prognostiziert. Lediglich im Bereich der beiden entfallenden Knotenpunkte zeigt sich durch entsprechende Verkehrsverlagerungen auf die benachbarten Knotenpunkte ein prognostizierter Rückgang der Verkehrsbelastungen.

Durch die Verkehrsverlagerung auf die Ausbaustrecke der S 177 wird gleichzeitig ein leichter Rückgang der Verkehrsbelastungen um zwei bis vier Prozent auf der B 6 zwischen Cossebaude und Meißen prognostiziert.

Die prognostizierten Netzbelastungen und Schwerverkehrsanteile für den Planfall 2030 können **Tab. 4** und **Abbildung 7** entnommen werden.

Planungsabschnitt	Querschnitt	Planungsnullfall 2030		Planfall 2030			
		DTV _{Mo-Fr} [Kfz/24h]	SV-Anteil	DTV _{Mo-Fr} [Kfz/24h]	SV-Anteil	Änderung zur Analyse [Kfz/24h]	
1.1	Plossenaufstieg	7.830	7%	8.160	7%	+330	+4%
1.2	Ortsausgang Meißen	6.310	8%	6.640	8%	+330	+5%
1.2	südlich Anbindung Bockwen	5.760	8%	6.220	8%	+460	+8%
1.2	nördlich KP S 177/K 8030	5.220	8%	5.730	8%	+510	+10%
2	südlich Riemsdorf	6.070	8%	5.580	8%	-490	-8%
2	südlich Ullendorf	6.150	11%	6.670	10%	+520	+8%
3	nördlich KP S 177/K 8033	8.460	11%	9.140	11%	+680	+8%
3	südlich KP S 177/K 8033	8.480	11%	9.180	11%	+680	+8%
3	nördlich GWG Klipphausen	8.400	13%	8.960	13%	+560	+7%
3	südlich GWG Klipphausen	12.160	15%	12.820	15%	+660	+5%

Tab. 4: Verkehrsbelastungen und Schwerverkehrsanteile im Zuge der S 177, Planungsnullfall 2030 und Planfall 2030

5.2.2 Verkehrsentwicklung im Planungsabschnitt 1.1

Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsverlagerung von der B 6 auf die S 177 wird im Planungsabschnitt 1.1 ein Anstieg der Verkehrsbelastungen im Planfall 2030 gegenüber dem Planungsnullfall um ca. 330 Kfz/24h bzw. vier Prozent prognostiziert (**vgl. Abbildung 8**). Die prognostizierte Verkehrsbelastung für den „Plossenaufstieg“ liegt dann bei werktäglich ca. 8.160 Kfz/24h im Querschnitt und somit unterhalb der derzeitigen Verkehrsbelastungen. Der Schwerverkehrsanteil liegt gegenüber dem Planungsnullfall unverändert bei sieben Prozent (im Bestand fünf Prozent).

6 Leistungsfähigkeit und Ausbauempfehlungen der Knotenpunkte im Planungsabschnitt 1.1

6.1 Grundlagen

Verkehrsbelastungen:

Grundlage für die Ermittlung der Bemessungsverkehrsstärken für die maßgebende Spitzenstunde sind die ermittelten Prognoseverkehrsbelastungen für den Planfall 2030 (**vgl. Abbildung 8**). Der Spitzenstundenanteil beträgt an allen SVZ-Zählstellen auf der S 177 zwischen Meißen und Wilsdruff weniger als 10%. Als Abschätzung zur sicheren Seite hin wird daher ein Spitzenstundenanteil von 10% zum Ansatz gebracht.

Regelwerke für die Ausbauempfehlungen der Knotenpunkte

Aufgrund der innerörtlichen Lage sind die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)¹¹ das maßgebende Regelwerk zur Dimensionierung der untersuchten Knotenpunkte im Planungsabschnitt 1.1. Aufgrund ihrer verkehrlichen Funktionen ist die S 177 sowie die einmündende S 83 als Hauptverkehrsstraßen, die einmündende Gellertstraße als Erschließungsstraße einzuordnen.

Einstufung der Verkehrsqualität:

Das wesentliche Kriterium zur Bewertung der Verkehrsqualität an Knotenpunkten mit und ohne Lichtsignalregelung ist die mittlere Wartezeit der Kfz-Ströme. Wesentliche Merkmale einer guten Verkehrsqualität sind kurze Wartezeiten und so wenig wie möglich Haltevorgänge. Die Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs wird anhand der sechs Qualitätsstufen des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)¹² vorgenommen (**vgl. Tab. 5**).

¹¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006

¹² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015

	Knotenpunkte ohne LSA	Knotenpunkte mit LSA
Stufe A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.
Stufe B	Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kfz können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.
Stufe C	Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kfz können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.
Stufe D	Der Mehrzahl der Fahrzeugführer müssen Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge 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 Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.
Stufe E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.
Stufe F	Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall 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 wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kfz müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

Tab. 5: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten (HBS 2015)

Für Knotenpunkte sollte auch in den Spitzenstunden mindestens die Qualitätsstufe D erreicht werden.

Zur Einteilung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) gelten die in **Tab. 6** zusammengefasst dargestellten Grenzwerte der mittleren Wartezeit.

QSV	mittlere Wartezeit w [s]	
	Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung / Kreisverkehrsplatz	Knotenpunkte mit Lichtsignalregelung
A	≤ 10	≤ 20
B	≤ 20	≤ 35
C	≤ 30	≤ 50
D	≤ 45	≤ 70
E	> 45	> 70
F	Sättigungsgrad $> 1,0$	Sättigungsgrad $> 1,0$

Tab. 6: Grenzwerte der mittleren Wartezeit nach HBS 2015

Maßgebend für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes ist jeweils der Strom mit der niedrigsten Qualitätsstufe.

Mittlere Wartezeiten und Rückstaulängen:

Die Berechnung der mittleren Wartezeiten sowie der 95%-Rückstaulängen erfolgte mittels der im HBS beschriebenen Berechnungsverfahren.

6.2 Knotenpunkt S 177/S 83

Knotenpunktform

Gemäß RASSt stellen für Knotenpunkte zweier Hauptverkehrsstraßen ein KP mit Lichtsignalregelung oder ein kleiner Kreisverkehrsplatz prinzipiell geeignete Knotenpunktformen dar. Da der Knoten selber nicht unmittelbar Bestandteil des Planungsabschnittes 1.1 ist, ist an dieser Stelle die gegenwärtige Knotenpunktform (LSA-Regelung) und Fahrstreifenaufteilung beizubehalten und lediglich die Leistungsfähigkeit nachzuweisen.

Bemessungsverkehrsstärken

Die maßgebenden Bemessungsverkehrsstärken für den Knotenpunkt KP S 177/S 83 können **Tab. 7** entnommen werden.

Zufahrt	Richtung	Tagesverkehrsbelastung DTV _{Mo-Fr}			Spitzenstundenbelastung		
		Kfz/24h	Pkw/24h	Lkw/24h	Kfz/h	Pkw/h	Lkw/h
S 83 West	gerade	5.084	4.859	225	508	486	22
	rechts	885	809	76	89	81	8
S 177 Ost	links	857	810	47	86	81	5
	rechts	3.342	3.112	230	334	311	23
S 177 Nord	links	3.393	3.193	200	339	319	20
	gerade	728	663	65	73	66	7

Tab. 7: Bemessungsverkehrsstärken am KP S 177/S 83

Berechnung der Leistungsfähigkeit

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität erfolgt unter Berücksichtigung der im Bestand vorhandenen Fahrstreifenaufteilung und Aufstelllängen.

Unter diesen Randbedingungen entspricht die Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt der **Qualitätsstufe D** (vgl. **Tab. 8** und **Anlage 2**). Eine regelmäßige Überstauung der benachbarten lichtsignalgeregelten Knotenpunkte ist nicht zu erwarten. Demnach ist der Knotenpunkt **leistungsfähig und besitzt Leistungsfähigkeitsreserven**.

Zufahrt	Richtung	Ausfahrt	mittlere Wartezeit	QSV	95%-Rückstaulänge
S 83 West	gerade	S 177 Nord	41,2s	C	144m
	rechts	S 177 Ost			
S 177 Ost	links	S 83 West	57,9s	D	120m
	rechts	S 177 Nord			
S 177 Nord	links	S 177 Ost	59,7s	D	102m
	gerade	S 83 West	7,6s	A	18m

Tab. 8: Leistungsfähigkeit am KP S 177/S 83

6.3 Knotenpunkt S 177/Gellertstraße

Knotenpunktform

Gemäß RASSt stellen für Knotenpunkte zwischen einer Hauptverkehrs- und einer Erschließungsstraße ein KP mit Vorfahrt- und mit Lichtsignalregelung oder ein kleiner Kreisverkehrsplatz prinzipiell geeignete Knotenpunktformen dar.

Bemessungsverkehrsstärken

Die maßgebenden Bemessungsverkehrsstärken für den Knotenpunkt KP S 177/Gellertstraße können **Tab. 9** entnommen werden.

Zufahrt	Richtung	Tagesverkehrsbelastung DTV _{Mo-Fr}			Spitzenstundenbelastung		
		Kfz/24h	Pkw/24h	Lkw/24h	Kfz/h	Pkw/h	Lkw/h
S 177 Süd	gerade	3.973	3.703	270	397	321	27
	rechts	74	71	3	10	9	1
Gellertstraße	links	74	71	3	10	9	1
	rechts	224	218	6	22	22	0
S 177 Nord	links	224	218	6	22	22	0
	gerade	4.055	3.784	271	406	378	28

Tab. 9: Bemessungsverkehrsstärken am KP S 177/Gellertstraße

Berechnung der Leistungsfähigkeit

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität erfolgt unter der Annahme eines gemäß den aktuell gültigen Richtlinien angelegten Knotenpunkts mit Vorfahrt-

regelung. Gemäß RASt ist dabei in der Zufahrt S 177 Nord kein Linksabbiegestreifen vorzusehen.

Unter diesen Randbedingungen entspricht die Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt der **Qualitätsstufe A** (vgl. **Tab. 10** und **Anlage 2**). Eine regelmäßige Überstauung der benachbarten Knotenpunkte ist nicht zu erwarten. Demnach ist der Knotenpunkt **leistungsfähig und besitzt Leistungsfähigkeitsreserven**.

Zufahrt	Richtung	Ausfahrt	mittlere Wartezeit	QSV	95%-Rückstaulänge
S 177 Süd	gerade	S 177 Nord	3s	A	-
	rechts	Gellertstraße			
Gellertstraße	links	S 177 Süd	6s	A	6m
	rechts	S 177 Nord			
S 177 Nord	links	Gellertstraße	6s	A	12m
	gerade	S 177 Süd			

Tab. 10: Leistungsfähigkeit am KP S 177/Gellertstraße

Wahl der Knotenpunktform und -elemente

Für den KP S 177/Gellertstraße wird ein plangleicher Knotenpunkt mit Vorfahrtregelung empfohlen, da eine Lichtsignalregelung aus Gründen der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit nicht erforderlich und ein kleiner Kreisverkehrsplatz für den 3-armigen Knotenpunkt wegen der sehr ungleichen Verkehrsbedeutung der einmündenden Straße nicht sinnvoll ist.

Die Anlage eines Linksabbiegestreifens ist gemäß RASt aufgrund der geringen Verkehrsbelastung des Linksabbiegestroms in die Gellertstraße nicht erforderlich.

7 Datengrundlagen für die schalltechnischen Untersuchungen

Die maßgebenden Verkehrsstärken für die notwendigen schalltechnischen Berechnungen nach RLS-19¹³ sind für den Planungsnullfall 2030 und den Planfall 2030 in den **Anlagen 3 und 4** tabellarisch zusammengefasst.

¹³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS, FGSV-Verlag, Köln, 2019

8 Fazit und Empfehlungen

Die S 177 hat zwischen dem Mittelzentrum Meißen und der Stadt Wilsdruff unterschiedliche verkehrliche Funktionen. Zum einen dient sie als Zubringer zur BAB A 4 (AS Wilsdruff) und zur Anbindung der Gemeinden Klipphausen und Wilsdruff an das Mittelzentrum Meißen bzw. weiterführend über die BAB A 4 an das Oberzentrum Dresden und zum anderen hat die S 177 eine bedeutende Verbindungsfunktion für die Gemeinden Klipphausen und Wilsdruff bzw. deren Ortsteile untereinander. Der S 177 können somit im Abschnitt zwischen Meißen und Wilsdruff sowohl überregionale als auch regionale Erschließungsfunktionen für den Raum südlich von Meißen zugeordnet werden. Die S 177 weist in diesem Abschnitt derzeit erhebliche trassierungstechnische Defizite auf, die der Bedeutung der S 177 für den Entwicklungsraum Meißen nicht gerecht werden. Zur Gewährleistung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Raumes ist es deshalb vorgesehen, die S 177 abschnittsweise auszubauen um die vorhandenen Defizite zu beseitigen und somit die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Der Untersuchungsabschnitt zwischen Meißen und Wilsdruff wurde drei Planungsabschnitte eingeteilt (**vgl. Abbildung 1**). Für den Abschnitt 1.1 („Plossenaufstieg“ in Meißen bis zum KP S 177/Gellertstraße) läuft gegenwärtig das Planfeststellungsverfahren. Der Abschnitt 1.2 (KP S 177/Querallee/Siebeneichener Schloßberg bis Riemsdorf) befindet sich in der Vorentwurfsbearbeitung. Für den Abschnitt 3 (Röhrsdorf bis AS Wilsdruff) wurde der Vorentwurf mit Auflagen für die weiteren Planungsphasen genehmigt. Im Abschnitt zwischen Riemsdorf und Röhrsdorf ist kein Ausbau der S 177 geplant.

Als eine wesentliche Grundlage für die weiterführenden Planungsschritte in den einzelnen Planungsabschnitten erfolgte die Fortschreibung der vorliegenden VTU für den Prognosehorizont 2025¹⁴ auf den Prognosehorizont 2030. Grundlage ist dabei die Landesverkehrsprognose für den Freistaat Sachsen (Analyse 2015 und Prognose 2030).

Der vorliegende Schlussbericht geht zunächst von der verkehrlichen Bewertung des gesamten Untersuchungsabschnittes zwischen Meißen und Wilsdruff aus. Darauf aufbauend beinhaltet der Schlussbericht die erforderlichen Detailbetrachtungen zur Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der Verknüpfungspunkte und die Bereitstellung der Datengrundlagen für die Objektplanung und die lufthygienischen und schalltechnischen Untersuchungen für den Planungsabschnitt 1.1 „Plossenaufstieg“ zwischen den KP S 177/S 83 und KP S 177/Gellertstraße.

Die S 177 erstreckt sich im Planungsabschnitt 1.1 über eine Länge von ca. 0,6 km und befindet sich vollständig im Stadtgebiet Meißen. In diesem Bereich liegt die derzeitige werktägliche Verkehrsbelastung bei ca. 8.520 Kfz/24h, der SV-Anteil beträgt etwa fünf Prozent. Unter Berücksichtigung der indisponiblen Maßnahmen (geplante Straßenbauvorhaben mit aus derzeitiger Sicht sehr wahrscheinlicher Verkehrswirksamkeit bis zum Jahr 2030) und der prognostizierten Strukturentwicklung im Untersuchungsgebiet ist im Planungsabschnitt 1.1 mit einem Rückgang der Verkehrsbelastung auf der S 177 auf

¹⁴ Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Meißen
S 177 Meißen und Wilsdruff, Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2025,
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH, Dresden, Juli 2013

werktäglich ca. 7.830 Kfz/24h im Querschnitt bei einem leicht steigendem Schwerverkehrsanteil von sieben Prozent zu rechnen (Planungsnullfall 2030).

Durch die nach Umsetzung der im Zuge der S 177 geplanten baulichen Maßnahmen erhöhte Attraktivität der S 177 ist im Planfall 2030 gegenüber dem Planungsnullfall mit einer geringfügigen Zunahme der Verkehrsbelastung zu rechnen. Die prognostizierte Verkehrsbelastung für den „Plossenaufstieg“ liegt dann bei werktäglich ca. 8.160 Kfz/24h im Querschnitt und somit unterhalb der derzeitigen Verkehrsbelastungen. Der Schwerverkehrsanteil liegt gegenüber dem Planungsnullfall unverändert bei sieben Prozent (im Bestand fünf Prozent).

Der KP S 177/S 83 ist für den Planfall 2030 unter Berücksichtigung des derzeitigen Ausbauszustandes als leistungsfähig einzustufen (Qualitätsstufe D nach HBS). Die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz am KP S 177/Gellertstraße kann als vorfahrts geregelter Knotenpunkt ebenfalls als leistungsfähiger Knoten (Qualitätsstufe A nach HBS) geplant werden. Abbiegestreifen sind dabei unter Berücksichtigung des aktuell gültigen Regelwerks keine erforderlich. Somit haben die beschriebenen Änderungen der Verkehrsbelastungen keine Auswirkungen auf die Gestaltung des KP S 177/Gellertstraße.

Erfolgt der Ausbau der S 177 und der Knotenpunkte im Planungsabschnitt 1.1 wie oben beschrieben und anhand des aktuellen Regelwerks, entspricht die S 177 in diesem Abschnitt einer leistungsfähigen und den aktuellen Anforderungen an die Verkehrssicherheit entsprechenden Verkehrsanlage.

i. A. Dipl.-Ing. Tobias Günther

Dresden, 26.07.2021

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Vergleich der Einwohner, Erwerbstätigen und Beschäftigten 2015 – 2030 in den Gemeinden im erweiterten Untersuchungsraum	4
Tab. 2:	Verkehrsbelastungen und Schwerverkehrsanteile im Zuge der S 177, Analyse 2015	6
Tab. 3:	Verkehrsbelastungen und Schwerverkehrsanteile im Zuge der S 177, Analyse 2015 und Planungsnullfall 2030	9
Tab. 4:	Verkehrsbelastungen und Schwerverkehrsanteile im Zuge der S 177, Planungsnullfall 2030 und Planfall 2030	11
Tab. 5:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten (HBS 2015)	13
Tab. 6:	Grenzwerte der mittleren Wartezeit nach HBS 2015	14
Tab. 7:	Bemessungsverkehrsstärken am KP S 177/S 83	15
Tab. 8:	Leistungsfähigkeit am KP S 177/S 83	16
Tab. 9:	Bemessungsverkehrsstärken am KP S 177/Gellertstraße	16
Tab. 10:	Leistungsfähigkeit am KP S 177/Gellertstraße	17

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Übersichtsplan Meißen – Wilsdruff
Abbildung 2:	Übersichtsplan Lage der Zählstellen
Abbildung 3:	Verkehrsbelastungen Analyse 2015, Abschnitt Meißen – Wilsdruff
Abbildung 4:	Verkehrsbelastungen Analyse 2015, Planungsabschnitt 1.1
Abbildung 5:	Verkehrsbelastungen Planungsnullfall 2030, Abschnitt Meißen – Wilsdruff
Abbildung 6:	Verkehrsbelastungen Planungsnullfall 2030, Planungsabschnitt 1.1
Abbildung 7:	Verkehrsbelastungen Planfall 2030, Abschnitt Meißen – Wilsdruff
Abbildung 8:	Verkehrsbelastungen Planfall 2030, Planungsabschnitt 1.1

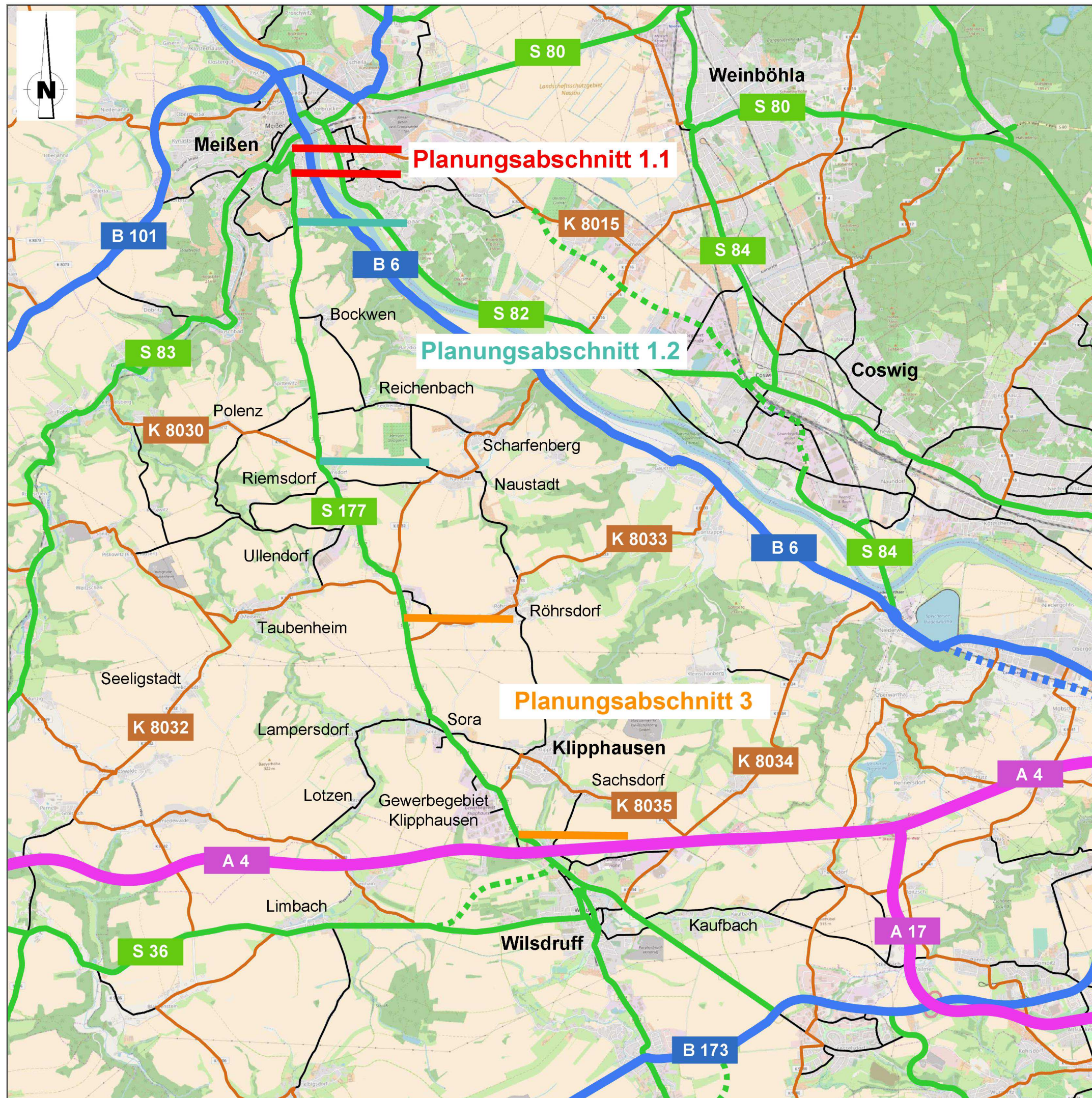


Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Verkehrsbelastungen Zählstellen
- Anlage 2: Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität
- Anlage 3: Datengrundlagen für die schalltechnische Untersuchungen
(Planungsnullfall 2030)
- Anlage 4: Datengrundlagen für die schalltechnische Untersuchungen (Planfall 2030)



Abbildungen



Legende:

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische und -technische
Untersuchung, Prognose 2030

Auftraggeber:
 **Landesamt für Straßenbau
und Verkehr**

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

Datum: 26.07.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 60.000
----------------------	---------------------------------	------------------------

	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:

- 1 A 4, westlich AS Wilsdruff
- 2 A 4, östlich AS Wilsdruff
- 3 B 6, nördlich Meißen
- 4 B 6, Hochuferstraße Meißen
- 5 B 6, südlich S 177
- 6 B 6, Niederwartha
- 7 B 101, westlich Meißen
- 8 B 101, Elbbrücke Meißen
- 9 B 173, westlich S 192
- 10 B 173, westlich S 36
- 11 B 173, östlich S 36
- 12 S 36, östlich KP S 36/S 177
- 13 S 36, südlich KP S 36/S 177
- 14 S 36, Limbach
- 15 S 82, Sörnewitz
- 16 S 83, südlich S 177
- 17 S 84, Elbbrücke Niederwartha
- 18 S 177, Elbbrücke Meißen
- 19 S 177, nördlich S 83
- 20 S 177, Plossenaufstieg
- 21 S 177, nördlich K 8030
- 22 S 177, nördlich AS Wilsdruff
- 23 S 177, südlich AS Wilsdruff
- 24 S 192, südlich Wilsdruff

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische und -technische
Untersuchung, Prognose 2030

Auftraggeber:
 **Landesamt für Straßenbau
und Verkehr**

Abbildung: **Übersichtsplan
Lage der Zählstellen**

Datum: 26.07.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 60.000
----------------------	---------------------------------	------------------------

	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_W in [%]

DTV_W in [Kfz/24h]

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische und -technische Untersuchung, Prognose 2030

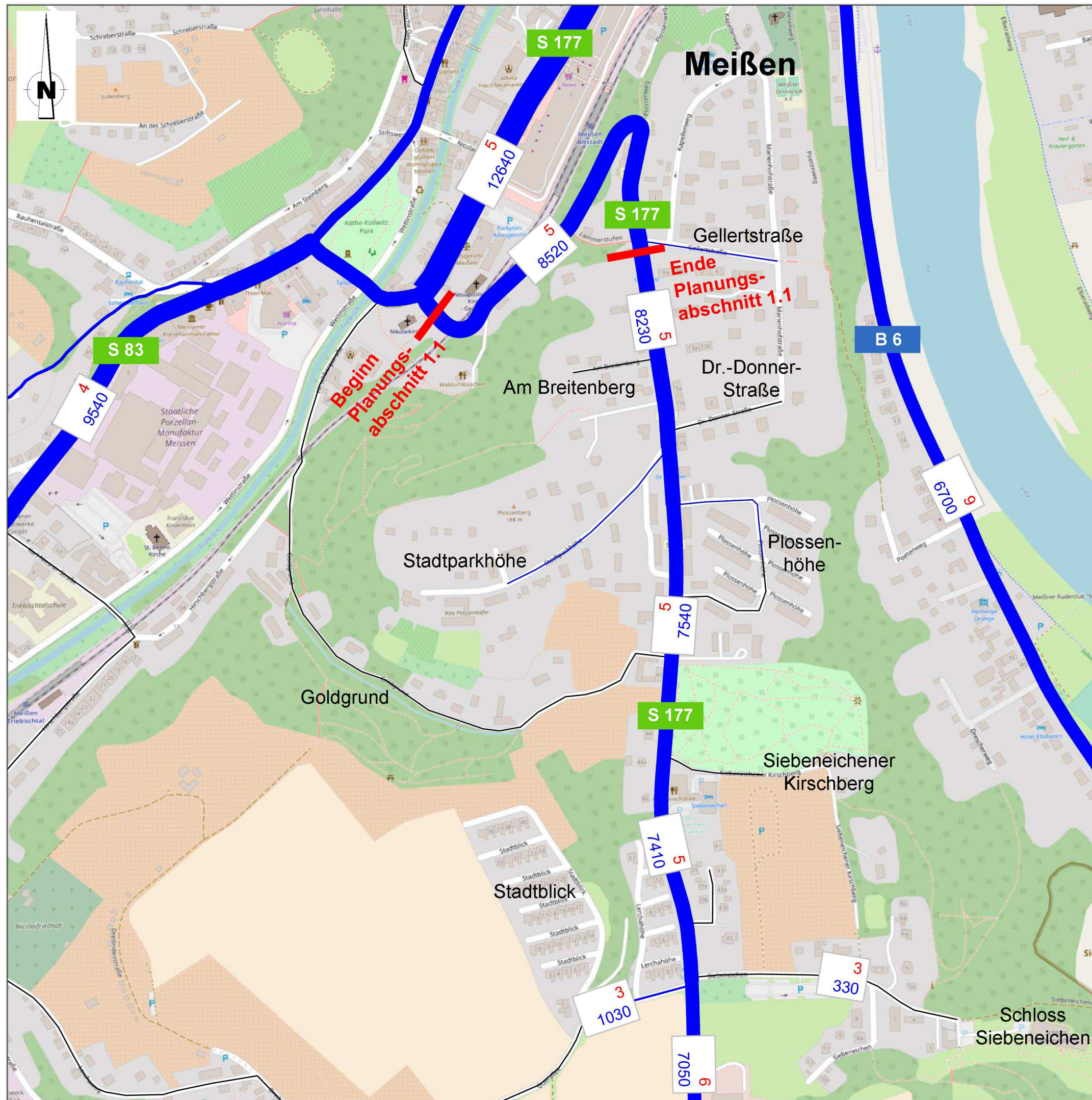
Auftraggeber:
Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Abbildung: **Verkehrsbelastungen Analyse 2015 Abschnitt Meißen-Wilsdruff**
03

Datum: 26.07.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 50.000
-------------------	------------------------------	---------------------

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:

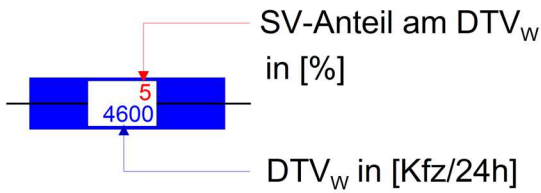
SV-Anteil am DTV_W in [%]

DTV_W in [Kfz/24h]

Vorhaben:	S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1 Verkehrsplanerische und -technische Untersuchung, Prognose 2030	
Auftraggeber:	Landesamt für Straßenbau und Verkehr	
Abbildung:	04 Verkehrsbelastungen Analyse 2015 Abschnitt 1.1	
Datum:	Bearbeiter:	Maßstab:
26.07.2021	V121725 (Soc/Tg)	1 : 5.000
	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:



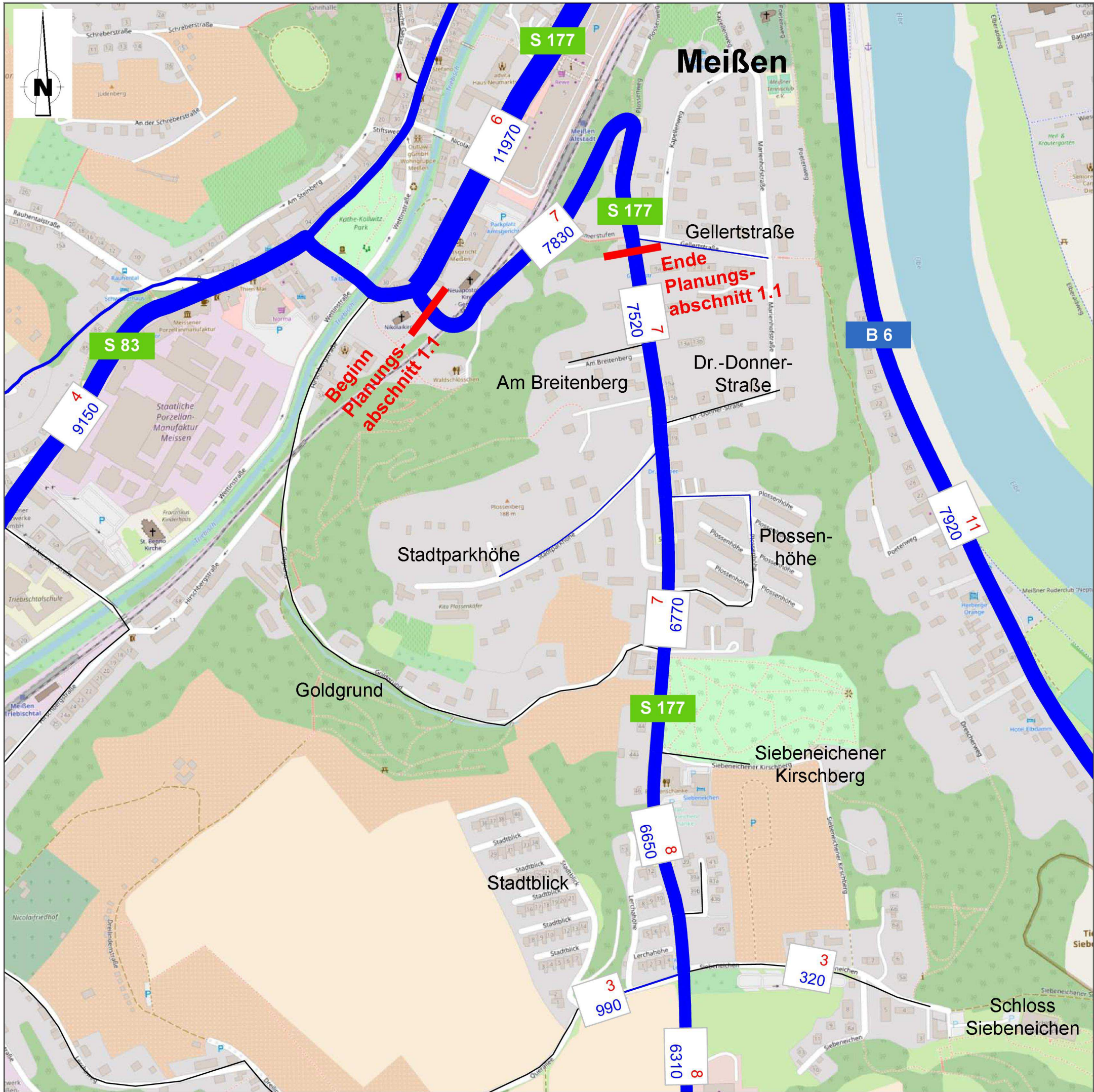
Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische und -technische
Untersuchung, Prognose 2030

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau
und Verkehr**

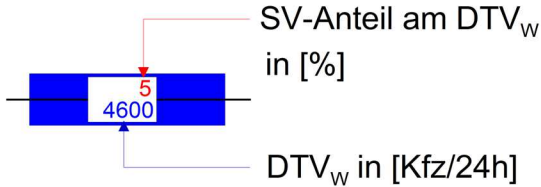
Abbildung: **Verkehrsbelastungen
Planungsnullfall 2030
Abschnitt Meißen-Wilsdruff**
05

Datum: 26.07.2021
Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)
Maßstab: 1 : 50.000

 **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:



Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische und -technische
Untersuchung, Prognose 2030

Auftraggeber:  **Landesamt für Straßenbau
und Verkehr**

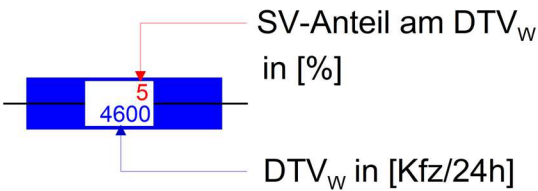
Abbildung: **Verkehrsbelastungen
Planungsnullfall 2030
Abschnitt 1.1**

Datum:	Bearbeiter:	Maßstab:
26.07.2021	V121725 (Soc/Tg)	1 : 5.000

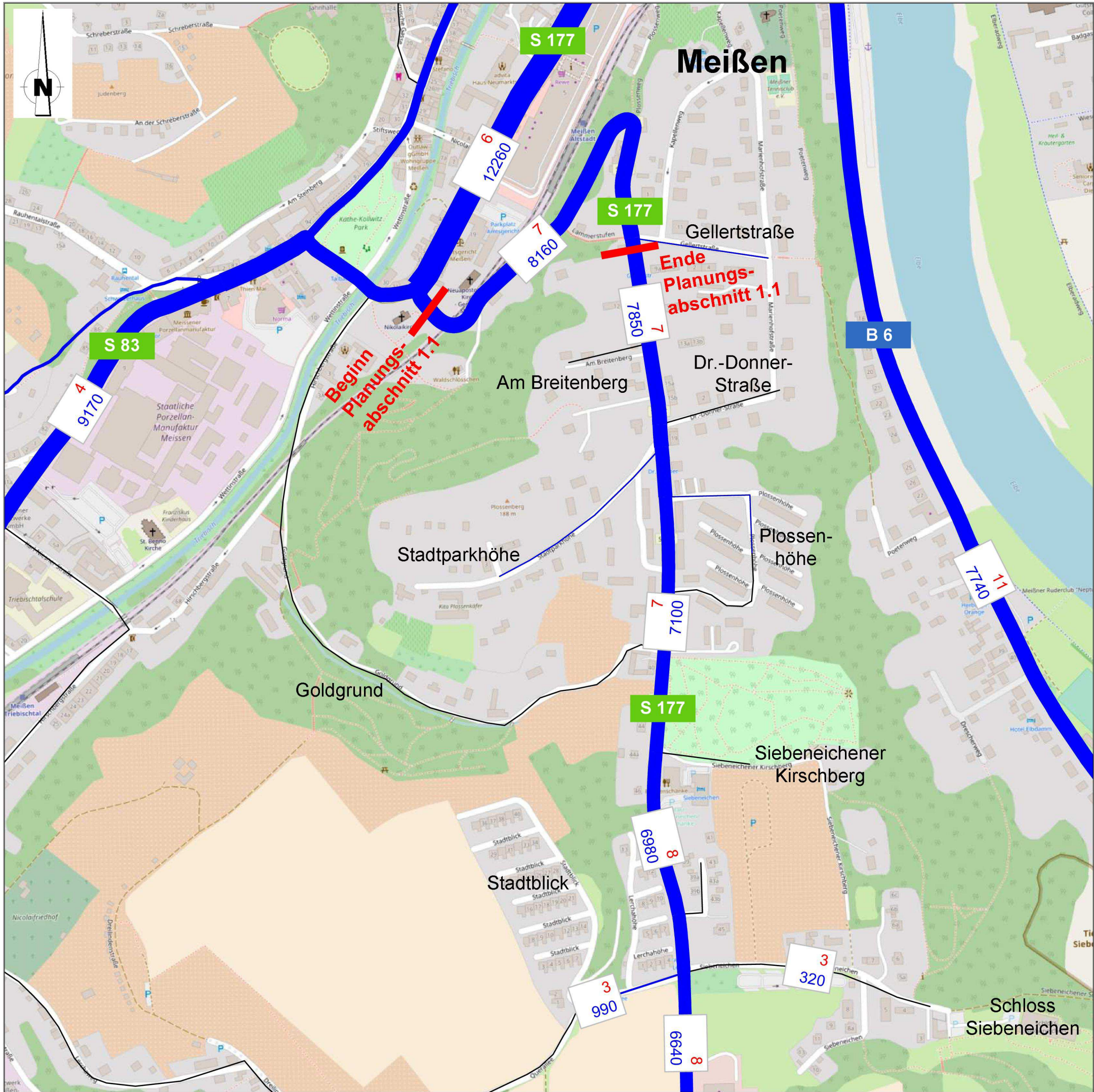
	VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	www.vkt-gmbh.de	



Legende:



Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1 Verkehrsplanerische und -technische Untersuchung, Prognose 2030		
Auftraggeber:  Landesamt für Straßenbau und Verkehr		
Abbildung: Verkehrsbelastungen Planfall 2030 Abschnitt Meißen-Wilsdruff		
Abbildung: 07		
Datum: 26.07.2021	Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)	Maßstab: 1 : 50.000
 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:

SV-Anteil am DTV_W in [%]

DTV_W in [Kfz/24h]

Vorhaben: S 177 Meißen-Wilsdruff, Abschnitt 1.1
Verkehrsplanerische und -technische Untersuchung, Prognose 2030

Auftraggeber: Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Abbildung: Verkehrsbelastungen
Planfall 2030
Abschnitt 1.1

Datum: 26.07.2021

Bearbeiter: V121725 (Soc/Tg)

Maßstab: 1 : 5.000

VKT 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



Anlagen



Anlage 1: Verkehrsbelastungen Zählstellen

Querschnitt			Zählstelle						VISUM			Anmerkungen
Nr.	Straße	Lage	Quelle	Jahr	DTV _{Mo-So}	SV-Anteil	DTV _{Mo-Fr}	SV-Anteil	DTV _{Mo-Fr}	SV-Anteil	GEH-Wert	
					[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/24h]	[%]		
1	A 4	westlich AS Wilsdruff	SVZ	2015	88.934	19%	94.854	23%	90.390	26%	14,67	resultierend aus PTV-Modell (überörtliche Verkehre)
2	A 4	östlich AS Wilsdruff	SVZ	2015	84.695	18%	90.095	22%	90.430	25%	1,12	
3	B 6	nördlich Meißen	ASVZ	2016	8.757	7%	9.621	9%	9.810	9%	1,92	
4	B 6	Hochuferstraße Meißen	SVZ	2015	11.651	6%	12.771	7%	9.430	7%	31,71	Binnenverkehr Meißen im Modell nicht exakt abgebildet
5	B 6	südlich S 177	SVZ	2015	5.862	6%	6.425	7%	6.700	9%	3,39	
6	B 6	Niederwartha	SVZ	2015	12.681	6%	13.900	7%	13.970	8%	0,59	
7	B 101	westlich Meißen	SVZ	2015	7.114	9%	7.853	11%	8.040	12%	2,10	
8	B 101	Elbbrücke Meißen	SVZ	2015	13.230	6%	14.501	7%	14.090	9%	3,44	
9	B 173	westlich S 192	SVZ	2015	8.986	7%	9.873	9%	10.080	9%	2,07	
10	B 173	westlich S 36	SVZ	2015	10.348	7%	11.369	9%	10.220	9%	11,06	Binnenverkehr Grumbach/Kesselsdorf im Modell nicht exakt abgebildet
11	B 173	östlich S 36	SVZ	2015	17.664	8%	19.453	10%	18.790	9%	4,79	
12	S 36	östlich KP S36/S177	SVZ	2015	7.554	14%	8.545	17%	8.650	8%	1,13	
13	S 36	südlich KP S36/S177	SVZ	2015	4.376	5%	4.854	6%	4.980	6%	1,80	
14	S 36	Limbach	SVZ	2015	1.584	5%	1.757	6%	1.590	7%	4,08	
15	S 82	Sörnewitz	SVZ	2015	7.127	3%	7.872	4%	7.860	4%	0,14	
16	S 83	südlich S 177	SVZ	2015	4.317	4%	4.779	5%	4.480	4%	4,39	
17	S 84	Elbbrücke Niederwartha	Stadt DD	2017	11.500	7%	12.813	8%	12.570	8%	2,16	
18	S 177	Elbbrücke Meißen	SVZ	2015	14.889	5%	16.517	6%	15.700	4%	6,44	Binnenverkehr Meißen im Modell nicht exakt abgebildet
19	S 177	nördlich S 83	SVZ	2015	11.101	5%	12.315	6%	12.640	5%	2,91	
20	S 177	Plossenaufstieg	Zählung	2017	8.041	5%	8.519	6%	8.520	5%	0,01	
21	S 177	nördlich K 8030	SVZ	2015	5.074	5%	5.629	6%	5.910	6%	3,70	
22	S 177	nördlich AS Wilsdruff	SVZ	2015	12.177	12%	13.715	14%	14.050	15%	2,84	
23	S 177	südlich AS Wilsdruff	SVZ	2015	10.744	11%	12.075	13%	16.100	12%	33,91	resultierend aus PTV-Modell, Zählung 2012 IVAS: ~ 13.200 Kfz/24h
24	S 192	südlich Wilsdruff	SVZ	2015	6.286	4%	6.958	5%	8.850	6%	21,28	SVZ durch Baustelle, Umleitung, etc. beeinflusst

KP S 177/S 83
maßgebende Spitzenstunde (Umlaufzeit: 90s)
Kfz-Verkehrsströme und Fahrstreifen

Signalgruppe	Zufahrt	Richtung	q [Kfz/h]	f _{SV} [-]	n [-]	b [m]	f _b [-]	R [m]	f _R [-]	s [%]	f _s [-]
K1	S 83 West	gerade	510	1,041	1	-	1,000	-	1,000	0,0	1,000
		rechts	88	1,082		-	1,000	20	1,000	0,0	1,000
K2	S 177 Ost	links	85	1,053	1	-	1,000	20	1,000	0,0	1,000
		rechts	323	1,064		-	1,000	20	1,000	0,0	1,000
K3	S 177 Nord	links	320	1,056	1	-	1,000	20	1,000	0,0	1,000
K4		gerade	74	1,085	1	-	1,000	-	1,000	0,0	1,000

Kapazitäten (strombezogen)

Signalgruppe	Zufahrt	Richtung	t _B [s]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	C ₀ [Kfz/h]	C _D [Kfz/h]	C _{PW} [Kfz/h]	C _{GF} [Kfz/h]	C _{LA} [Kfz/h]	C _{RA} [Kfz/h]
K1	S 83 West	gerade	1,87	1.922	31	683	-	-	-	-	-
		rechts	1,95	1.849		657	-	-	-	-	657
K2	S 177 Ost	links	1,90	1.899	24	528	-	-	-	-	-
		rechts	1,92	1.880		522	-	-	-	-	425
K3	S 177 Nord	links	1,90	1.893	19	421	-	-	-	-	-
K4		gerade	1,95	1.843	53	1.106	-	-	-	-	-

Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)

Signalgruppe	Zufahrt	Richtung	q _j [Kfz/h]	q _G [Kfz/h]	q _{RA} [Kfz/h]	q _{LA} [Kfz/h]	n _k [Kfz]	N _{MS,j} [Kfz/h]	C _{K,j} [Kfz/h]	C _{M,j} [Kfz/h]	C _j [Kfz/h]
K1	S 83 West	gerade	510	510	-	-	-	-	748	-	683
		rechts	88	-	88	-	2,773	-	-	-	657
K2	S 177 Ost	links	85	-	-	85	2,849	-	-	-	528
		rechts	323	-	323	-	-	-	509	-	425
K3	S 177 Nord	links	320	-	-	320	-	-	-	-	421
K4		gerade	74	74	-	-	-	-	-	-	1.106

Verkehrsqualität

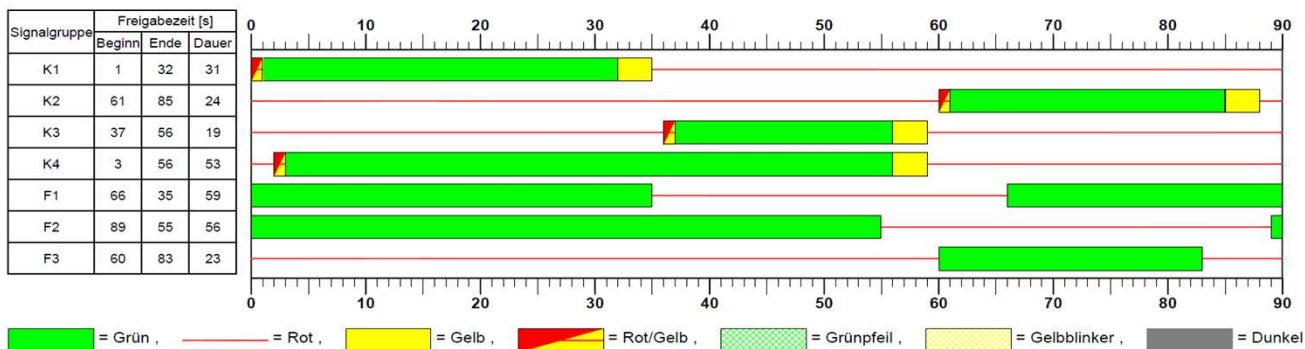
Signalgruppe	Zufahrt	Richtung	q _j [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	L ₉₀ [m]	t _w [s]	QSV [-]
K1	S 83 West	gerade	598	0,799	0,356	3,232	16,689	90	144	41,6	C
		rechts									
K2	S 177 Ost	links	408	0,802	0,278	3,164	12,642	90	114	52,6	D
		rechts									
K3	S 177 Nord	links	320	0,761	0,222	2,295	9,783	90	90	52,4	D
K4		gerade	74	0,067	0,600	0,040	0,811	90	18	7,6	A



KP S 177/S 83

maßgebende Spitzenstunde (Umlaufzeit: 90s)

Signalzeitenplan





Anlage 2: Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität

KP S 177/Gellertstraße

maßgebende Spitzenstunde

Zufahrt	Rtg.	Ausfahrt	Verkehrsstärken			Haupt- strom- belas- tung	Grund- kapazität	Abmin- derungs- faktor Fg	Kapazität			Kapa- zitäts- reserve	Warte- zeit	QSV	95%- Rück- stau- länge
			Zufahrt	Fuß+Rad					Fahr- streifen	Mischfahrstreifen					
			[Kfz/h]	[Pkw-E/h]	[(Fg+Rad)/h]	[Kfz/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[s]	[-]	[m]
S 177 Süd	gerade	S 177 Nord	385	403	0	-	1.800	1,000	1.800	1.794	1.712	1.317	3	A	-
	rechts	Gellertstr.	10	11		-	1.600	1,000	1.600						
Gellertstr.	links	S 177 Süd	23	24	0	798	299	1,000	288	647	621	588	6	A	6
	rechts	S 177 Nord	385	404		390	623	1,000	623						
S 177 Nord	links	Gellertstr.	10	11	0	395	836	1,000	836	836	1.614	1.206	3	A	12
	gerade	S 177 Süd	23	24		-	1.800	1,000	1.800						

A

Anlage 3: Datengrundlagen für die schalltechnische Untersuchungen (Planungsnullfall 2030)

Verkehrsbelastung auf ausgewählten Querschnitten

Querschnitt			DTV _{Mo-Fr}			DTV			
Nr.	Straße	Richtung	[Kfz/24h]	SV-Anteil am DTV _{Mo-Fr}		[Kfz/24h]	SV-Anteil am DTV		
				(> 3,5t zGG) [%]	[Lkw/24h]		(> 3,5t zGG) [%]	[Lkw/24h]	
1	S 177	Neumarkt, nördlich KP S 177 / S 83	Nord	8.179	5,4%	443	7.230	4,5%	323
			Süd	3.795	6,7%	256	3.346	5,6%	187
			Querschnitt	11.974	5,8%	699	10.576	4,8%	510
2	S 83	westlich KP S 177 / S 83	Ost	5.957	5,0%	300	5.269	4,2%	219
			West	1.574	7,1%	111	1.386	5,8%	80
			Querschnitt	7.531	5,5%	411	6.655	4,5%	299
3	S 177	zwischen S 83 und Gellertstraße (Plossenaufstieg)	Meißen	3.917	6,7%	263	3.454	5,6%	192
			Wilsdruff	3.914	6,7%	263	3.452	5,6%	192
			Querschnitt	7.831	6,7%	526	6.906	5,6%	384
4	-	Gellertstraße	Ost	298	3,0%	9	265	2,6%	7
			West	298	3,0%	9	265	2,6%	7
			Querschnitt	596	3,0%	18	530	2,6%	14
5	S 177	zwischen Gellertstraße und Am Breitenberg	Meißen	3.763	6,9%	260	3.316	5,7%	189
			Wilsdruff	3.760	6,9%	260	3.314	5,7%	189
			Querschnitt	7.523	6,9%	520	6.630	5,7%	378
6	S 177	zwischen Am Breitenberg und Dr.-Donner-Straße	Meißen	3.732	6,9%	259	3.289	5,7%	189
			Wilsdruff	3.729	6,9%	259	3.287	5,7%	189
			Querschnitt	7.461	6,9%	518	6.576	5,7%	378
7	S 177	zwischen Dr.-Donner-Straße und Stadtparkhöhe	Meißen	3.683	7,0%	258	3.246	5,8%	188
			Wilsdruff	3.680	7,0%	258	3.243	5,8%	188
			Querschnitt	7.363	7,0%	516	6.489	5,8%	376
8	S 177	zwischen Stadtparkhöhe und Plossenhöhe Nord	Meißen	3.535	7,2%	256	3.113	6,0%	186
			Wilsdruff	3.531	7,2%	255	3.110	5,9%	185
			Querschnitt	7.066	7,2%	511	6.223	6,0%	371

Anlage 3: Datengrundlagen für die schalltechnische Untersuchungen (Planungsnullfall 2030)

Verkehrsbelastung auf ausgewählten Querschnitten

Querschnitt				DTV _{Mo-Fr}			DTV		
Nr.	Straße		Richtung	[Kfz/24h]	SV-Anteil am DTV _{Mo-Fr}		[Kfz/24h]	SV-Anteil am DTV	
					(> 3,5t zGG)			(> 3,5t zGG)	
					[%]	[Lkw/24h]		[%]	[Lkw/24h]
9	S 177	zwischen Plossenhöhe Nord und Plossenhöhe Süd	Meißen	3.311	7,6%	250	2.914	6,2%	182
			Wilsdruff	3.308	7,6%	250	2.912	6,3%	182
			Querschnitt	6.619	7,6%	500	5.826	6,2%	364
10	S 177	zwischen Plossenhöhe Süd und Goldgrund	Meißen	3.384	7,4%	252	2.979	6,1%	183
			Wilsdruff	3.382	7,5%	252	2.977	6,1%	183
			Querschnitt	6.766	7,4%	504	5.956	6,1%	366
11	B 6	südlich KP B 6 / S 177	Süd	4.143	10,2%	421	3.703	8,3%	307
			Nord	3.779	11,0%	416	3.371	9,0%	303
			Querschnitt	7.922	10,6%	837	7.074	8,6%	610
12	Talstraße	östlich S 83	West	4.497	4,5%	203	3.981	3,7%	147
			Ost	0	0,0%	0	0	0,0%	0
			Querschnitt	4.497	4,5%	203	3.981	3,7%	147
13	S 83	östlich Rauhentalstraße	Süd	4.931	4,9%	240	4.363	4,0%	175
			Nord	4.817	4,7%	226	4.262	3,8%	164
			Querschnitt	9.748	4,8%	466	8.625	3,9%	339
14	S 83	westlich Rauhentalstraße	Süd	4.590	4,4%	204	4.064	3,7%	149
			Nord	4.564	4,5%	204	4.042	3,7%	149
			Querschnitt	9.154	4,5%	408	8.106	3,7%	298

Anlage 3: Datengrundlagen für die schalltechnische Untersuchungen (Planungsnullfall 2030)

Verkehrsbelastung auf ausgewählten Querschnitten

Querschnitt			Maßgebende Verkehrsstärken						
Nr.	Straße	Richtung	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} [%]	
1	S 177	Neumarkt, nördlich KP S 177 / S 83	Nord	416	2,8%	2,9%	72	4,7%	3,5%
			Süd	192	3,0%	3,8%	33	5,0%	4,5%
			Querschnitt	608	2,9%	3,2%	105	4,8%	3,8%
2	S 83	westlich KP S 177 / S 83	Ost	303	2,8%	2,6%	52	4,7%	3,1%
			West	80	3,2%	3,7%	14	5,4%	4,5%
			Querschnitt	383	2,9%	2,8%	66	4,9%	3,4%
3	S 177	zwischen S 83 und Gellertstraße (Plossenaufstieg)	Meißen	199	3,2%	3,5%	34	5,4%	4,2%
			Wilsdruff	199	3,2%	3,5%	34	5,4%	4,2%
			Querschnitt	397	3,2%	3,5%	69	5,4%	4,2%
4	-	Gellertstraße	Ost	15	1,9%	2,8%	3	1,9%	2,8%
			West	15	1,9%	2,8%	3	1,9%	2,8%
			Querschnitt	30	1,9%	2,8%	5	1,9%	2,8%
5	S 177	zwischen Gellertstraße und Am Breitenberg	Meißen	191	3,3%	3,6%	33	5,5%	4,3%
			Wilsdruff	191	3,3%	3,6%	33	5,5%	4,3%
			Querschnitt	381	3,3%	3,6%	66	5,5%	4,3%
6	S 177	zwischen Am Breitenberg und Dr.-Donner-Straße	Meißen	189	3,3%	3,6%	33	5,5%	4,3%
			Wilsdruff	189	3,3%	3,6%	33	5,5%	4,3%
			Querschnitt	378	3,3%	3,6%	66	5,5%	4,3%
7	S 177	zwischen Dr.-Donner-Straße und Stadtparkhöhe	Meißen	187	3,3%	3,6%	32	5,6%	4,4%
			Wilsdruff	186	3,3%	3,6%	32	5,6%	4,4%
			Querschnitt	373	3,3%	3,6%	65	5,6%	4,4%
8	S 177	zwischen Stadtparkhöhe und Plossenhöhe Nord	Meißen	179	3,4%	3,7%	31	5,7%	4,5%
			Wilsdruff	179	3,4%	3,7%	31	5,6%	4,5%
			Querschnitt	358	3,4%	3,7%	62	5,7%	4,5%

Anlage 3: Datengrundlagen für die schalltechnische Untersuchungen (Planungsnullfall 2030)

Verkehrsbelastung auf ausgewählten Querschnitten

Querschnitt				Maßgebende Verkehrsstärken					
Nr.	Straße		Richtung	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} [%]
9	S 177	zwischen Plossenhöhe Nord und Plossenhöhe Süd	Meißen	168	3,5%	3,9%	29	5,9%	4,7%
			Wilsdruff	167	3,5%	3,9%	29	5,9%	4,7%
			Querschnitt	335	3,5%	3,9%	58	5,9%	4,7%
10	S 177	zwischen Plossenhöhe Süd und Goldgrund	Meißen	171	3,5%	3,8%	30	5,8%	4,6%
			Wilsdruff	171	3,5%	3,8%	30	5,8%	4,6%
			Querschnitt	342	3,5%	3,8%	60	5,8%	4,6%
11	B 6	südlich KP B 6 / S 177	Süd	213	4,1%	4,6%	37	9,6%	8,6%
			Nord	194	4,4%	4,9%	34	10,3%	9,1%
			Querschnitt	407	4,2%	4,7%	70	9,9%	8,8%
12	Talstraße	östlich S 83	West	229	2,8%	2,8%	40	2,8%	2,8%
			Ost	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%
			Querschnitt	229	2,8%	2,8%	40	2,8%	2,8%
13	S 83	östlich Rauhentalstraße	Süd	251	2,6%	2,7%	43	4,3%	3,2%
			Nord	245	2,5%	2,6%	42	4,2%	3,1%
			Querschnitt	496	2,6%	2,6%	86	4,3%	3,2%
14	S 83	westlich Rauhentalstraße	Süd	234	2,5%	2,5%	40	4,1%	3,0%
			Nord	233	2,5%	2,5%	40	4,1%	3,0%
			Querschnitt	466	2,5%	2,5%	80	4,1%	3,0%

Anlage 4: Datengrundlagen für die schalltechnische Untersuchungen (Planfall 2030)
Verkehrsbelastung auf ausgewählten Querschnitten

Nr.	Querschnitt		Richtung	[Kfz/24h]	DTV _{Mo-Fr} SV-Anteil am DTV _{Mo-Fr} (> 3,5t zGG)		[Kfz/24h]	DTV SV-Anteil am DTV (> 3,5t zGG)	
					[%]	[Lkw/24h]		[%]	[Lkw/24h]
1	S 177	Neumarkt, nördlich KP S 177 / S 83	Nord	8.322	5,4%	452	7.355	4,5%	329
			Süd	3.939	6,7%	265	3.473	5,6%	193
			Querschnitt	12.261	5,8%	717	10.828	4,8%	522
2	S 83	westlich KP S 177 / S 83	Ost	5.973	5,0%	301	5.284	4,2%	220
			West	1.589	7,0%	111	1.400	5,7%	80
			Querschnitt	7.562	5,4%	412	6.684	4,5%	300
3	S 177	zwischen S 83 und Gellertstraße (Plossenaufstieg)	Meißen	4.078	6,7%	274	3.596	5,6%	200
			Wilsdruff	4.077	6,7%	275	3.595	5,6%	200
			Querschnitt	8.155	6,7%	549	7.191	5,6%	400
4	-	Gellertstraße	Ost	298	3,0%	9	265	2,6%	7
			West	298	3,0%	9	265	2,6%	7
			Querschnitt	596	3,0%	18	530	2,6%	14
5	S 177	zwischen Gellertstraße und Am Breitenberg	Meißen	3.925	6,9%	270	3.460	5,7%	197
			Wilsdruff	3.925	6,9%	272	3.459	5,7%	198
			Querschnitt	7.850	6,9%	542	6.919	5,7%	395
6	S 177	zwischen Am Breitenberg und Dr.-Donner-Straße	Meißen	3.895	6,9%	269	3.433	5,7%	196
			Wilsdruff	3.894	7,0%	271	3.431	5,7%	197
			Querschnitt	7.789	6,9%	540	6.864	5,7%	393
7	S 177	zwischen Dr.-Donner-Straße und Stadtparkhöhe	Meißen	3.846	7,0%	269	3.388	5,8%	195
			Wilsdruff	3.845	7,0%	270	3.387	5,8%	196
			Querschnitt	7.691	7,0%	539	6.775	5,8%	391
8	S 177	zwischen Stadtparkhöhe und Plossenhöhe Nord	Meißen	3.697	7,2%	266	3.256	5,9%	193
			Wilsdruff	3.697	7,2%	267	3.257	6,0%	194
			Querschnitt	7.394	7,2%	533	6.513	5,9%	387

Anlage 4: Datengrundlagen für die schalltechnische Untersuchungen (Planfall 2030)

Verkehrsbelastung auf ausgewählten Querschnitten

Nr.	Querschnitt		Richtung	[Kfz/24h]	DTV _{Mo-Fr} SV-Anteil am DTV _{Mo-Fr} (> 3,5t zGG)		[Kfz/24h]	DTV SV-Anteil am DTV (> 3,5t zGG)	
					[%]	[Lkw/24h]		[%]	[Lkw/24h]
9	S 177	zwischen Plossenhöhe Nord und Plossenhöhe Süd	Meißen	3.474	7,5%	259	3.059	6,2%	189
			Wilsdruff	3.474	7,5%	262	3.057	6,2%	190
			Querschnitt	6.948	7,5%	521	6.116	6,2%	379
10	S 177	zwischen Plossenhöhe Süd und Goldgrund	Meißen	3.551	7,4%	263	3.127	6,1%	191
			Wilsdruff	3.550	7,5%	265	3.126	6,2%	193
			Querschnitt	7.101	7,4%	528	6.253	6,1%	384
11	B 6	südlich KP B 6 / S 177	Süd	4.064	10,1%	411	3.632	8,2%	299
			Nord	3.674	11,1%	407	3.277	9,0%	296
			Querschnitt	7.738	10,6%	818	6.909	8,6%	595
12	Talstraße	östlich S 83	West	4.500	4,5%	204	3.984	3,7%	148
			Ost	0	0,0%	0	0	0,0%	0
			Querschnitt	4.500	4,5%	204	3.984	3,7%	148
13	S 83	östlich Rauhentalstraße	Süd	4.948	4,9%	240	4.379	4,0%	175
			Nord	4.833	4,7%	226	4.277	3,8%	164
			Querschnitt	9.781	4,8%	466	8.656	3,9%	339
14	S 83	westlich Rauhentalstraße	Süd	4.600	4,4%	204	4.073	3,7%	149
			Nord	4.574	4,5%	204	4.051	3,7%	149
			Querschnitt	9.174	4,4%	408	8.124	3,7%	298

Anlage 4: Datengrundlagen für die schalltechnische Untersuchungen (Planfall 2030)
Verkehrsbelastung auf ausgewählten Querschnitten

Querschnitt			Maßgebende Verkehrsstärken						
Nr.	Straße	Richtung	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} [%]	
1	S 177	Neumarkt, nördlich KP S 177 / S 83	Nord	423	2,8%	2,9%	73	4,8%	3,5%
			Süd	200	3,1%	3,7%	35	5,1%	4,4%
			Querschnitt	623	2,9%	3,1%	108	4,9%	3,8%
2	S 83	westlich KP S 177 / S 83	Ost	304	2,8%	2,6%	53	4,7%	3,1%
			West	81	3,2%	3,7%	14	5,3%	4,5%
			Querschnitt	385	2,9%	2,8%	66	4,9%	3,4%
3	S 177	zwischen S 83 und Gellertstraße (Plossenaufstieg)	Meißen	207	3,3%	3,4%	36	5,6%	4,1%
			Wilsdruff	207	3,3%	3,4%	36	5,6%	4,1%
			Querschnitt	414	3,3%	3,4%	72	5,6%	4,1%
4	-	Gellertstraße	Ost	15	1,9%	2,8%	3	1,9%	2,8%
			West	15	1,9%	2,8%	3	1,9%	2,8%
			Querschnitt	30	1,9%	2,8%	5	1,9%	2,8%
5	S 177	zwischen Gellertstraße und Am Breitenberg	Meißen	199	3,4%	3,5%	35	5,6%	4,2%
			Wilsdruff	199	3,4%	3,5%	35	5,7%	4,2%
			Querschnitt	398	3,4%	3,5%	69	5,7%	4,2%
6	S 177	zwischen Am Breitenberg und Dr.-Donner-Straße	Meißen	197	3,4%	3,5%	34	5,6%	4,2%
			Wilsdruff	197	3,4%	3,5%	34	5,7%	4,2%
			Querschnitt	395	3,4%	3,5%	69	5,7%	4,2%
7	S 177	zwischen Dr.-Donner-Straße und Stadtparkhöhe	Meißen	195	3,4%	3,5%	34	5,7%	4,3%
			Wilsdruff	195	3,4%	3,5%	34	5,7%	4,3%
			Querschnitt	390	3,4%	3,5%	68	5,7%	4,3%
8	S 177	zwischen Stadtparkhöhe und Plossenhöhe Nord	Meißen	187	3,5%	3,6%	33	5,8%	4,4%
			Wilsdruff	187	3,5%	3,7%	33	5,8%	4,4%
			Querschnitt	374	3,5%	3,6%	65	5,8%	4,4%

Anlage 4: Datengrundlagen für die schalltechnische Untersuchungen (Planfall 2030)

Verkehrsbelastung auf ausgewählten Querschnitten

Querschnitt				Maßgebende Verkehrsstärken					
Nr.	Straße		Richtung	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} [%]
9	S 177	zwischen Plossenhöhe Nord und Plossenhöhe Süd	Meißen	176	3,6%	3,8%	31	5,9%	4,5%
			Wilsdruff	176	3,6%	3,8%	31	6,0%	4,5%
			Querschnitt	352	3,6%	3,8%	61	6,0%	4,5%
10	S 177	zwischen Plossenhöhe Süd und Goldgrund	Meißen	180	3,5%	3,8%	31	5,9%	4,5%
			Wilsdruff	180	3,6%	3,8%	31	5,9%	4,5%
			Querschnitt	360	3,5%	3,8%	63	5,9%	4,5%
11	B 6	südlich KP B 6 / S 177	Süd	209	4,0%	4,6%	36	9,4%	8,7%
			Nord	188	4,4%	5,0%	33	10,2%	9,3%
			Querschnitt	397	4,2%	4,8%	69	9,7%	9,0%
12	Talstraße	östlich S 83	West	229	2,9%	2,8%	40	2,9%	2,8%
			Ost	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%
			Querschnitt	229	2,9%	2,8%	40	2,9%	2,8%
13	S 83	östlich Rauhentalstraße	Süd	252	2,6%	2,7%	43	4,3%	3,2%
			Nord	246	2,5%	2,6%	42	4,2%	3,1%
			Querschnitt	498	2,5%	2,6%	86	4,3%	3,2%
14	S 83	westlich Rauhentalstraße	Süd	234	2,4%	2,5%	40	4,1%	3,0%
			Nord	233	2,5%	2,5%	40	4,1%	3,0%
			Querschnitt	467	2,5%	2,5%	81	4,1%	3,0%