

**B92**

**Ausbau in Plauen, Trockentalstraße**

**- Prognose 2030 -**

## Verkehrsplanerische Untersuchung



Dresden, 16. März 2018

**B92**

**Ausbau in Plauen, Trockentalstraße**

**- Prognose 2030 -**

## **Verkehrsplanerische Untersuchung**

### **Auftraggeber:**

Landesamt für Straßenbau und Verkehr  
Niederlassung Plauen  
Referat 21 | Planung  
Postfach 40 01 40  
08501 Plauen

### **Auftragnehmer:**

PTV  
Transport Consult GmbH  
Cunnersdorfer Str. 25  
01189 Dresden

**Dresden, 16. März 2018**

## Dokumentinformationen

Kurztitel:	B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße
Auftraggeber:	Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Plauen
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Dipl.-Ing. J. Grösel
Erstellungsdatum:	16.03.2018

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung.....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Ermittlung der bestehenden Verkehrsverhältnisse .....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2030 .....</b>	<b>10</b>
3.1	Untersuchungs- und Planungsgebiet .....	10
3.2	Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose .....	10
3.3	Methodik .....	12
3.4	Bevölkerungsentwicklung .....	13
3.5	Aufbereitung des Netz- und Nachfragemodells .....	17
3.6	Abweichungen von bestehenden Prognosen.....	17
3.7	Prognose 2030 - Nullfall .....	19
3.8	Prognose 2030 - Planfall .....	20
<b>4</b>	<b>Datenbereitstellungen .....</b>	<b>21</b>
4.1	Verkehrsbelastungen für verkehrstechnische Untersuchungen .....	22
4.2	Verkehrsbelastungen für die Festlegung der Belastungsklassen .....	22
4.3	Verkehrsbelastungen für die schallschutztechnischen und lufthygienischen Berechnungen .....	23
<b>5</b>	<b>Anlagenverzeichnis .....</b>	<b>24</b>

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zählstellen der SVZ 2015 im Planungsgebiet.....	8
Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung im Freistaat Sachsen.....	14
Tabelle 3: Entwicklung der Erwerbstätigenzahl .....	15
Tabelle 4: Entwicklung der Raumstrukturdaten im Untersuchungsraum.....	16

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage der Zählstellen im Planungsgebiet.....	7
Abbildung 2: Analysebelastungen ( $DTV_{W5}$ und SV-Anteile) .....	8
Abbildung 3: Untersuchungs- und Planungsraum .....	10
Abbildung 4: Planungsebenen .....	11
Abbildung 5: Ablauf der Verkehrsnachfrageberechnung im Personenverkehr.....	12
Abbildung 6: Bevölkerungspyramide Sachsen bis 2030.....	15
Abbildung 7: Entwicklung des Motorisierungsgrades in Sachsen .....	16
Abbildung 8: Prognosebelastungen 2030 - Nullfall ( $DTV_{W5}$ in Kfz/24h).....	19
Abbildung 9: Prognosebelastungen 2030 - Planfall ( $DTV_{W5}$ in Kfz/24h).....	20
Abbildung 10: Übersicht der Knotenpunkte und Verkehrsorganisation - Planfall .....	21

## 1 Aufgabenstellung

Für die Maßnahme „B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße“ werden gegenwärtig die Planungsunterlagen aktualisiert. In diesem Rahmen ist auch eine Fortschreibung der bestehenden Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2016 entsprechend den aktuellen Planungsständen auf den Planungshorizont 2030 erforderlich.

Grundlage der verkehrsplanerischen Untersuchung bildet das Netzmodell der Landesverkehrsprognose 2030 für den Freistaat Sachsen, welches generell als Rahmenprognose für die Erarbeitung von Objektprognosen im Freistaat zu verwenden ist.

Aus der vorgegebenen Untersuchungsaufgabe ergeben sich für die verkehrsplanerische Untersuchung zur Maßnahme „B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße“ die folgenden Arbeitspunkte:

- Aufbereitung der Zählzeiten (SVZ 2010, SVZ 2015),
- Differenzierung des Verkehrsmodells,
- Ermittlung der Verkehrsbelastungen für die Analyse,
- Ermittlung der Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont 2030,
- Bereitstellen der Datengrundlagen für verkehrstechnische Untersuchungen,
- Bereitstellen der Datengrundlagen zur Ermittlung der Belastungsklassen,
- Bereitstellen der Datengrundlagen für schalltechnische Untersuchungen und
- Aufbereitung und Übergabe der Ergebnisse.

## 2 Ermittlung der bestehenden Verkehrsverhältnisse

Als Grundlage zur Kalibrierung der Verkehrsmodelle sowie für die Datenbereitstellung für angrenzende Fachplanungen sind möglichst aktuelle Verkehrsdaten erforderlich. Dazu werden primär die Daten der SVZ 2015 ausgewertet, welche im Planungsgebiet zwei Zählstellen auf der B92 aufweisen. Des Weiteren wurden 2015 auch zusätzliche Verkehrszählungen durchgeführt, welche ebenfalls zur Kalibrierung der Netzmodelle verwendet werden können (vgl. Abbildung 1).

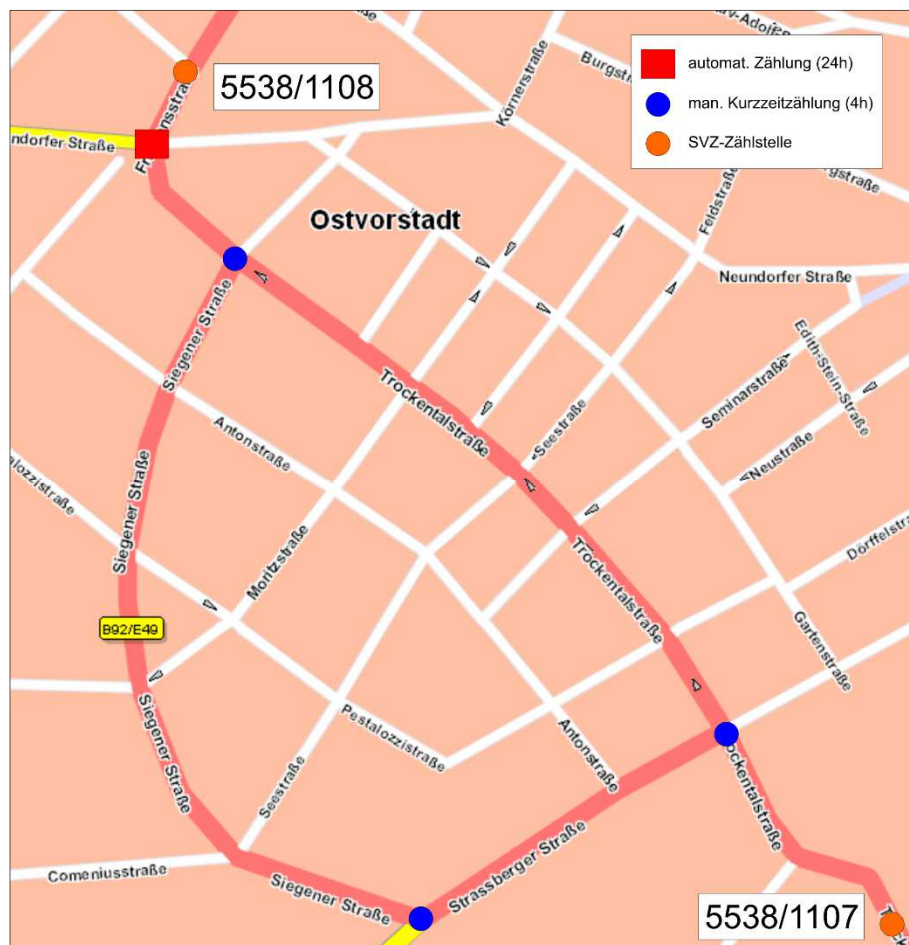


Abbildung 1: Lage der Zählstellen im Planungsgebiet

Vor einer Verwendung von Daten der SVZ ist generell zu prüfen, ob die relevanten Zählstellen von Verkehrsbeeinträchtigungen, z.B. durch Baustellen oder Umleitungen, beeinflusst waren. Trifft dieses zu, sind in den Ergebnislisten der SVZ entsprechende Vermerke vorgenommen worden. Nach Auswertung der entsprechenden Daten konnte für die Zählstellen im erweiterten Planungsraum festgestellt werden, dass in den Zählzeiträumen keine verkehrlichen Beeinträchtigungen vorlagen.

Die folgende Tabelle fasst die Zählergebnisse der SVZ im Planungsgebiet zusammen. Neben den Werten der SVZ 2015 sind die Entwicklungen der Verkehrsbelastungen im Vergleich zur SVZ 2010 dargestellt.



Zählstelle	Straße	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	DTV <sub>w</sub> 2010 > 2015	SV <sub>w</sub> [%]	SV <sub>w</sub> 2010 > 2015
5538/1108	B92	18.351	+8,3%	3,9%	-10,9%
5538/1107	B92	21.142	-6,3%	4,3%	-4,2%

SV<sub>w</sub>: Anteil Schwerverkehr am DTV<sub>w</sub> (>3,5t)

2010 > 2015: Entwicklung der Werte 2010 zu 2015

Tabelle 1: Zählstellen der SVZ 2015 im Planungsgebiet

Da die Analysewerte u.a. auch für die Ermittlung von verkehrsplanerischen Kenngrößen wie

- Verkehrsstärken und Lkw-Anteile des DTV<sub>Mo-So</sub> und
- Daten für die schalltechnischen und lufthygienischen Untersuchungen

verwendet werden und um eine stimmige Basis für die Prognoseberechnungen, auch auf Abschnitten ohne Zählwerte, zu erhalten, wurde eine zusammenhängende Analyseberechnung im Untersuchungsraum unter Berücksichtigung der vorhandenen Zählwerte, die darüber hinaus aus unterschiedlichen Quellen stammen, durchgeführt (vgl. Abbildung 2).



Abbildung 2: Analysebelastungen (DTV<sub>w5</sub> und SV-Anteile)



Die Abbildung 2 enthält die auf 100 Kfz/24h gerundeten Berechnungsergebnisse für den  $DTV_{W5}$  und den SV-Anteil  $> 3,5t$ . Basis der Kalibrierung waren neben den aktuellen Zählergebnissen auch die Werte der automatischen 24h-Dauerzählstelle. Bei Vergleichen der verschiedenen Quellen ist zu beachten, dass bei der SVZ 2015 der  $DTV_W$  als durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (Mo-Sa), außerhalb der Schulferien des jeweiligen Landes ausgewiesen wird. In der der Landesverkehrsprognose Sachsen wird sowohl in der Analyse als auch in der Prognose der  $DTV_{W5}$  berechnet und dargestellt, d.h. die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von Montag bis Freitag.

Bei Verwendung der Analysewerte zu Argumentationszwecken ist generell zu beachten, dass ein direkter Vergleich zwischen Analyse und Prognose größtenteils nicht möglich ist. Im Prognosenetzmodell sind teilweise grundlegende Änderungen in der Straßennetzstruktur gegenüber der Analyse vorhanden, wie zusätzliche Autobahnen, neue Grenzübergänge oder Ortsumgehungen. Solche strukturelle Veränderungen beeinflussen teilweise erheblich die Routenwahl im Netzmodell und damit auch die relevanten Verkehrsströme, welche dadurch in der Prognose gebietsweise anders verlaufen können, im Vergleich zur Analyse. Somit kann dieses dann zu entsprechenden Differenzen bei einem Vergleich der Belastungen in den Netzmodellen führen. Sollen also Analyse- mit Prognosebelastungen verglichen werden, sind die Vergleichsquerschnitte punktuell zu überprüfen, ob diese im Wirkungsbereich von Maßnahmen liegen, durch singuläre Verkehrserzeuger beeinflusst werden oder durch andere Veränderungen in der Netz- oder Nachfragestruktur betroffen sind.

### 3 Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2030

#### 3.1 Untersuchungs- und Planungsgebiet

Die Festlegung des Untersuchungsraumes besitzt eine besondere Bedeutung für die realitätsnahe Abbildung der für die betrachtete Maßnahme relevanten weiträumigen Verkehrsbeziehungen im Netzmodell. Er muss so abgegrenzt werden, dass alle die Verkehrsströme ausreichend berücksichtigt sind, welche durch die Neu- oder Ausbautrassen direkt oder indirekt beeinflusst werden können. Somit wird gewährleistet, dass alle von der zu betrachtenden Maßnahme hervorgerufenen Verkehrsverlagerungen ausreichend erfasst werden. Dabei sind auch alle relevanten Maßnahmen im weiteren Umfeld zu berücksichtigen, wie z.B. der Ausbau der B92 zwischen Adorf und Oelsnitz. Im verwendeten Netzmodell wurde daher der Untersuchungsraum entsprechend großräumig gewählt (vgl. Abbildung 3). Der Planungsraum im engeren Sinn umfasst den Ausbauabschnitt der B92.

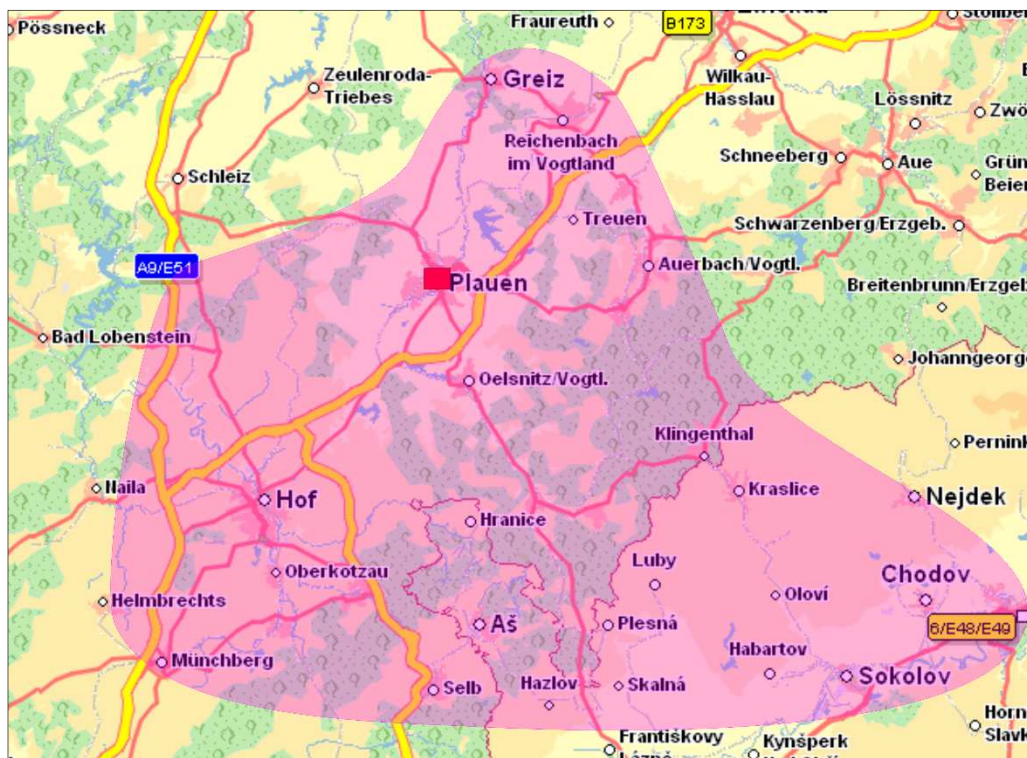


Abbildung 3: Untersuchungs- und Planungsraum

#### 3.2 Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose

Mit dem Schreiben der Zentrale des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr vom 27.07.2017 (GZ: 21-4000/41/4-2017/102687) wurde die „Landesverkehrsprognose Sachsen 2030, Teil Straße“ als Rahmenverkehrsprognose des Freistaates Sachsen für die Erarbeitung von Objektprognosen eingeführt.

Die Landesverkehrsprognose Sachsen ordnet sich, wie in der folgenden Abbildung dargestellt, in ein mehrstufiges System von Planungsebenen ein, welches von der Ebene der Bundesplanung über die Ebene der Landesplanung bis zur Ebene der Maßnahmeplanung reicht.



Abbildung 4: Planungsebenen

Für die Ebene der Bundesplanung hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die „Verkehrsverflechtungsprognose 2030<sup>1</sup>“ als Datengrundlage für die Fortentwicklung der Verkehrsplanungen in Bund und Ländern erarbeiten lassen. Diese wird auf der Ebene der Landesplanung durch die „Landesverkehrsprognose Sachsen 2030“ (LVP SN 2030) weiter präzisiert.

Auf der Ebene der Maßnahmeplanung ist die Landesverkehrsprognose Sachsen 2030 wiederum die Datengrundlage für die konzeptionelle Verkehrsplanung und für Objektprognosen im Freistaat Sachsen. Dazu sind die Ergebnisse der Landesverkehrsprognose im Rahmen von Fensteruntersuchungen weiter zu differenzieren und zu präzisieren. Ziel dieser Anpassungen ist, die für die Dimensionierung der Verkehrsanlagen und der Schutzmaßnahmen notwendigen Datengrundlagen in der erforderlichen Genauigkeit zur Verfügung zu stellen.

<sup>1</sup> „Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Los3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs; FE-Nr.: 96.0981/2011; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; 11. Juni 2014“

### 3.3 Methodik

Die Verkehrsnachfrageberechnung im Straßenverkehr für Analyse und Prognose basiert auf einem rechnergestützten Verkehrsmodell, welches das vorhandene und zu erwartende Verkehrsgeschehen auf der Grundlage differenzierter Informationen zur Raumstruktur, zum Verkehrsverhalten und zum Verkehrsangebot berechnet. In der folgenden Abbildung ist der Ablauf der Verkehrsnachfrageberechnung für Analyse und Prognose am Beispiel des Personenverkehrs dargestellt.



Abbildung 5: Ablauf der Verkehrsnachfrageberechnung im Personenverkehr

Kernelemente des Verkehrsmodells sind Angebots- und Nachfragemodelle für Analyse und Prognose. Ausgehend von der Siedlungsstruktur und den sozioökonomischen Daten sowie dem quantitativen und qualitativen Verkehrsangebot wurden die Verkehrsströme im Untersuchungsraum auf der Basis repräsentativer Verhaltensmuster berechnet und auf das Angebotsmodell umgelegt.

Die Kalibrierung des Verkehrsmodells erfolgte in einem iterativen Prozess für das Analysejahr 2015. Ziel der Kalibrierung war es, eine möglichst gute, statistisch gesicherte Übereinstimmung zwischen Modellwerten und empirischen Vergleichswerten zu erzielen. Als Vergleichswerte wurden hierbei insbesondere die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 berücksichtigt.

Aufbauend auf der kalibrierten Analyse wurde die Prognose berechnet. Dazu wurden im Angebots- und Nachfragemodell alle bis zum Prognosehorizont 2030 erwarteten Änderungen des Verkehrsangebotes (zum Beispiel alle bis zum Prognosehorizont realisierten Maßnahmen) und der Raumstruktur sowie des Verkehrsverhaltens berücksichtigt.

Zur Abbildung des Netzzustandes für den Prognosehorizont 2030 berücksichtigt das Straßennetzmodell der Landesverkehrsprognose Sachsen 2030 alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs und des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht der Bundesverkehrswegeplanung 2030, sowie, entsprechend den Vorgaben des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr, alle bis zum Prognosehorizont 2030 vorgesehenen Maßnahmen im Staatsstraßennetz.

Die Verkehrsbelastungen im Straßennetz werden durch Umlegung der Nachfragematrizen für den Pkw- und Lkw-Verkehr auf das Straßennetzmodell ermittelt. Durch das Umlegungsverfahren wird die Wegewahl der Verkehrsteilnehmer simuliert. Dabei werden für den Pkw- und Lkw-Verkehr gesonderte Nachfragesegmente bzw. Verkehrssysteme berücksichtigt. Diese Unterscheidung ermöglicht zum einen eine differenzierte Parametrisierung des Netzmodells für den Pkw- und Lkw-Verkehr und zum anderen die Ausweisung des Anteils der Verkehrsmittel am Tagesverkehr.

Die Umlegung erfolgt in der LVP SN 2030 für den Pkw- und Lkw-Verkehr simultan mit dem Lernverfahren nach Lohse. Das Lernverfahren bildet den „Lernprozess“ der Verkehrsteilnehmer bei der Benutzung des Netzes ab. Ausgehend von einer Alles-oder-Nichts-Umlegung berücksichtigen die Fahrer die Informationen der letzten Fahrt für die neue Routensuche.

Die Nachfragematrizen werden in zwei Verfahrensschritten auf das Netzmodell umgelegt. Der erste Schritt berücksichtigt die Quell-Ziel-Durchgangsverkehre mit den Fahrbeziehungen zwischen dem Umland und Sachsen (einschließlich dem erweiterten Planungsgebiet). Der zweite Schritt umfasst die Fahrbeziehungen innerhalb Sachsens und des erweiterten Planungsgebietes.

Ergebnis der Nachfrageberechnung für den Personen- und Güter- bzw. Wirtschaftsverkehr sind Fahrtenmatrizen für den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr Montag bis Freitag (DTV<sub>W5</sub>) in der Dimension Kfz/24h.

### 3.4 Bevölkerungsentwicklung

Mit der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose<sup>2</sup> (6. RBV) für den Freistaat Sachsen vom Statistischen Landesamt stehen für die sächsischen Landkreise und kreisfreien Städte sowie für Gemeinden über 5.000 Einwohner die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2030 zur Verfügung. Die Bevölkerungsprognose beruht auf Annahmen zur Geburtenhäufigkeit, zur Lebenserwartung und zur Entwicklung des Wanderungsverhaltens. Die 6. RBV bindet die Ergebnisse der regional übergeordneten 13. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes ein, berücksichtigen aber auch aktuelle sachsenspezifische Entwicklungen. Dabei werden für die voraussichtliche Entwicklung der Bevölkerung von 2015 bis 2030 zwei Varianten beschrieben, wobei die LVP 2030 auf die obere Variante 1 Bezug nimmt.

<sup>2</sup> 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2030, Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Kamenz, April 2016

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der Eckwerte der Bevölkerungsstruktur in Sachsen für den Prognosehorizont 2030 im Vergleich zum Analysejahr 2015.

<b>Kreisfreie Stadt Landkreis Land (in 1.000)</b>	<b>31.12.2014</b>	<b>Prognose 2030</b>	<b>Veränderung</b>
Chemnitz, Stadt	243,5	236,3	-3%
Erzgebirgskreis	349,6	311,4	-11%
Mittelsachsen	312,7	288,6	-8%
Vogtlandkreis	232,4	212,9	-8%
Zwickau	325,1	297,6	-8%
Dresden, Stadt	536,3	591,7	10%
Bautzen	306,6	284,8	-7%
Görlitz	260,2	232,7	-11%
Meißen	243,7	237,3	-3%
Sächs. Schweiz-Osterzgebirge	246,0	241,2	-2%
Leipzig, Stadt	544,5	617,7	13%
Leipzig	257,6	254,5	-1%
Nordsachsen	197,0	190,9	-3%
<b>Freistaat Sachsen</b>	<b>4.055,3</b>	<b>3.997,5</b>	<b>-1%</b>

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung im Freistaat Sachsen

Wie aus der Tabelle ersichtlich ist, setzen sich der Bevölkerungsrückgang und die damit verbundene Alterung der Bevölkerung fort, aber sie verlaufen langsamer als bisher erwartet. Die Variante 1 der 6. RBV geht in Sachsen von einer Einwohnerzahl von 3,997 Mio. in 2030 aus. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung wird 2030 etwa 48 Jahre betragen. Das ist gegenüber 2014 rund ein Jahr mehr. Die Auswirkungen der Alterung werden bei der Betrachtung von Altersgruppen besonders deutlich. Sowohl die Zahl der unter 20-Jährigen als auch die Zahl der 65-Jährigen und Älteren nehmen zu, allerdings in unterschiedlicher Stärke. Bis 2030 wird sich die Zahl der Personen, die 65 und älter sind, um rund 17 Prozent erhöhen. Im gleichen Zeitraum wird die Zahl der unter 20-Jährigen um 3,4 bis 10,2 Prozent steigen. Die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (15 bis unter 65 Jahre) wird dagegen bis 2030 voraussichtlich um etwa 10 Prozent zurückgehen. Diese Bevölkerungspyramide veranschaulicht diese Entwicklungen.



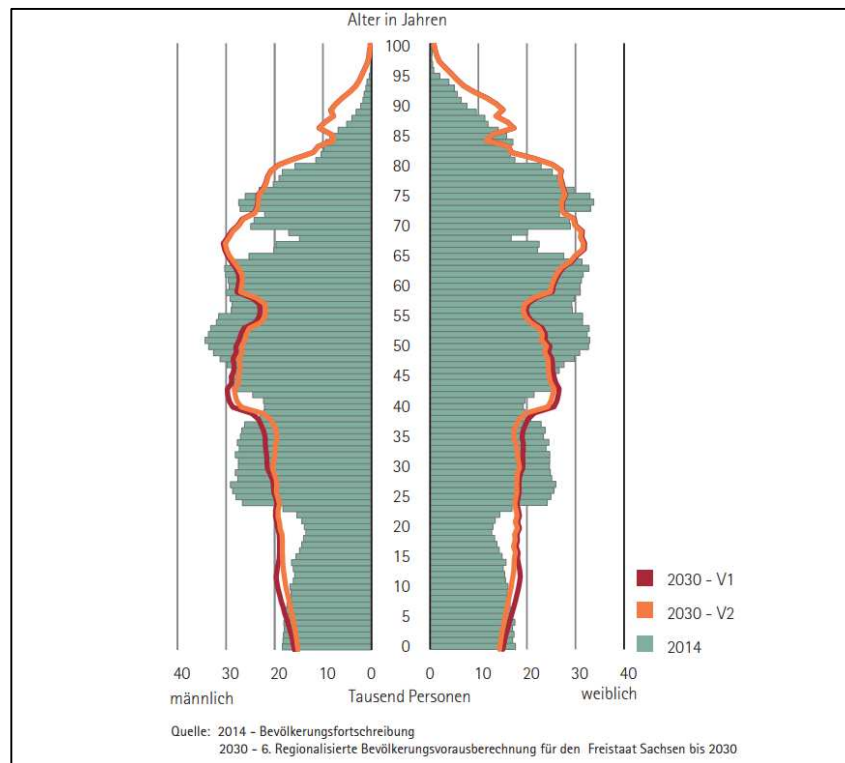


Abbildung 6: Bevölkerungspyramide Sachsen bis 2030

Unter Berücksichtigung des Rückgangs der Personen im erwerbsfähigen Alter wird für den Prognosehorizont erwartet, dass die Erwerbsquote auf dem gegenwärtigen Niveau gehalten wird bei einer gleichzeitigen Halbierung der Arbeitslosenquote. Daraus und aus der beschriebenen demografischen Entwicklung resultiert die in der folgenden Tabelle dargestellte Entwicklung der Erwerbstätigenzahl in Sachsen.

Sachsen	Anzahl Erwerbstätige [Millionen]		Entwicklung
	Analyse 2015	Prognose 2030	
Erwerbstätige am Wohnort	2,06	1,92	-7%
Erwerbstätige am Arbeitsort	1,99	1,90	-5%

Tabelle 3: Entwicklung der Erwerbstätigenzahl

Neben den angeführten Strukturdaten fungiert auch der Pkw-Bestand als Input für die Prognose der spezifischen Verkehrsaufkommen und damit des Personenverkehrs. Der Bestand an Pkw wird in Sachsen um 3 % von 2,09 Mio. auf 2,16 Mio. Fahrzeuge wachsen, wobei die Entwicklung in Abhängigkeit von Einwohnerzahl Motorisierungsgrad regional unterschiedlich verläuft.

Eine Analyse der Motorisierungsentwicklung für den Freistaat Sachsen zeigt, dass weiterhin mit einem wachsenden Trend zu rechnen ist, was im Jahr 2030 zu einer Motorisierung von 539,5 Pkw/1.000 Einwohner in Sachsen führt. Das stellt gegenüber dem Jahr 2015 eine Steigerung um rund 4% dar. Prinzipiell ist festzustellen, dass die Motorisierung in den drei kreisfreien Städten Sachsens wesentlich geringer



ist als in den Landkreisen, was zum einen an den besseren Angeboten des Öffentlichen Verkehrs aber auch an der wesentlich kompakteren Siedlungsstruktur liegt, so dass auch im Nahverkehr mit nichtmotorisierten Verkehrsmitteln viele Wege erledigt werden können. Für die Prognose ist generell ein weiteres Anwachsen der Motorisierung in den sächsischen Landkreisen zu erwarten. Der Motorisierungsgrad in Leipzig, Dresden und Chemnitz verbleibt auf dem Niveau der Analyse (vgl. Abbildung 7).

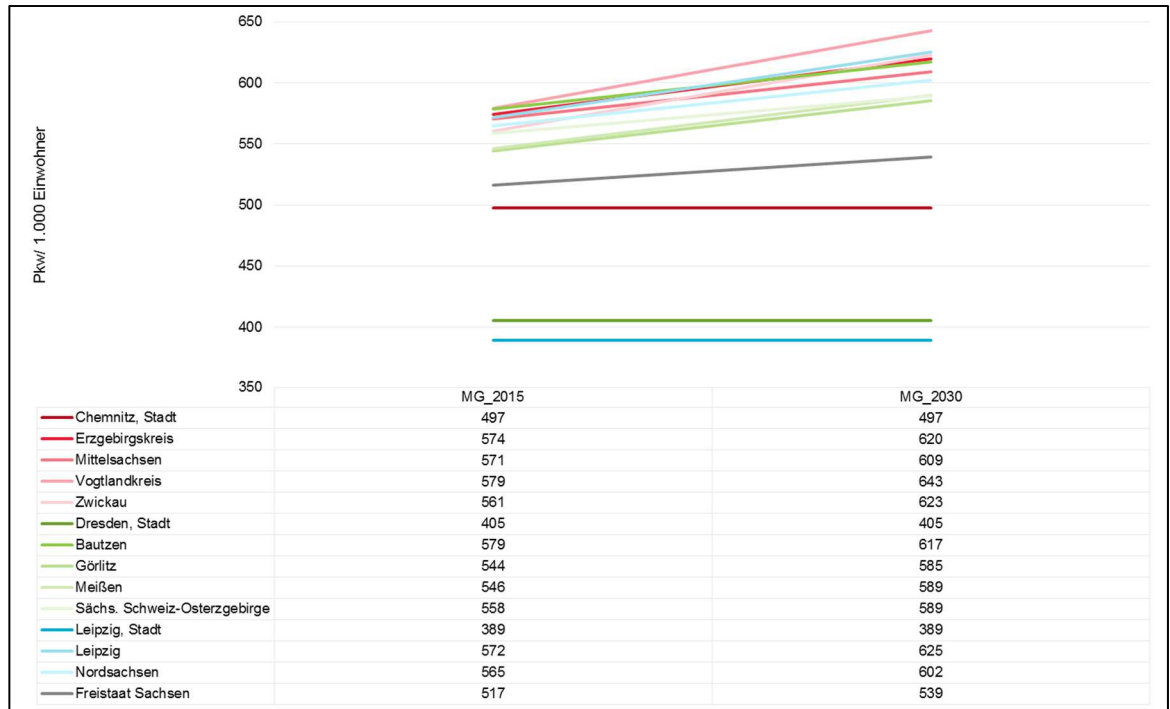


Abbildung 7: Entwicklung des Motorisierungsgrades in Sachsen

Für ausgewählte sächsische Gemeinden im Untersuchungsraum sind in der nachfolgenden Tabelle die durchschnittlichen Entwicklungen der Strukturdaten für die Jahre 2015 bis 2030 noch einmal zusammengefasst dargestellt.

Gemeinde	Einwohner	Erwerbstätige
	2015 > 2030	
Elsterberg	-8,7	-19,7
Oelsnitz/Vogtl.	-12,0	-22,6
Plauen, Stadt	-1,5	-8,5
Rosenbach	-11,0	-20,0
Theuma	-12,9	-20,4
Tirpersdorf	-12,4	-20,8
Weischlitz	-8,2	-16,8

Tabelle 4: Entwicklung der Raumstrukturdaten im Untersuchungsraum

### 3.5 Aufbereitung des Netz- und Nachfragemodells

Für die verkehrsplanerischen Berechnungen war es erforderlich, den Ausschnitt aus dem Netzmodell der Landesverkehrsprognose Sachsen 2030 dahingehend zu präzisieren, dass die Verteilung des Verkehrs im Planungsgebiet realitätsnah abgebildet werden kann. Bei der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Netzmodell daher speziell im Planungsabschnitt der der B92 verdichtet. Dazu war es auch erforderlich, die Verkehrsbezirke auf Grundlage der Siedlungsstrukturen in eine ausreichende Anzahl von innergemeindlichen Verkehrsbezirken zu unterteilen und weitere städtische Straßen in das Netzmodell aufzunehmen.

Im Ergebnis der Differenzierung des Netz- und Nachfragemodells liegt für das Planungsgebiet ein ausreichend detailliertes Verkehrsmodell vor, womit die Verkehrsbelastungen für die relevanten Straßen und Knotenpunkte ausgewiesen werden können. Dieses erfolgt analog zur LVP 2030 für den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr Montag bis Freitag (DTV<sub>W5</sub>).

### 3.6 Abweichungen von bestehenden Prognosen

Beim Vergleich der ermittelten Verkehrsnetzbelastungen in der vorliegenden Untersuchung mit Ergebnissen vorhandener Prognosen<sup>3</sup>, können zum Teil Abweichungen auf einzelnen Strecken festgestellt werden. Diese Abweichungen entstehen größtenteils aufgrund einer detaillierteren Modellierung des Planungsgebietes. Im Allgemeinen unterscheiden sich Netzmodelle für Objektprognosen von den großräumigen Landesverkehrsmodellen durch folgende Aspekte:

- Präzise Anbindungen der Verkehrsbezirke für Personen- und Lastkraftwagen,
- Ergänzung des Netzmodells um nichtklassifizierte Straßen,
- Präzisierung der Strecken- und Knotenparametrisierung im Hinblick auf regionale Besonderheiten,
- Einarbeitung aktueller Planungen für die zu betrachtenden Maßnahmen und
- Ergänzung und Aktualisierung der Lage und Größe von singulären Verkehrserzeugern (zum Beispiel Gewerbegebiete).

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (heutiges Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) nahm dazu wie folgt Stellung<sup>4</sup>:

*"Wie bereits dargestellt, ist die Bewertungsprognose ausschließlich für Zwecke der NKA<sup>5</sup> erarbeitet worden. Insbesondere die projektspezifischen Verkehrsbelastungen (Belastungen der Mit-Fälle) sind für Dimensionierungszwecke absolut nicht geeignet.*

<sup>3</sup> z.B. aktuelle Bedarfsplanprognose des Bundes

<sup>4</sup> Website des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen, Bundesverkehrswegeplan 2003, Hinweise zur BVWP-Prognose

<sup>5</sup> Nutzen-Kosten-Analyse

*Beim Vergleich der Ergebnisse der Bewertungsprognose mit ggf. vorliegenden Ergebnissen projektspezifischer Untersuchungen sind insbesondere folgende Unterschiede zu beachten:*

- *Netzwirkungen: In der Bewertungsprognose wird ausschließlich die Verkehrsanziehung des definierten Projektes (ggf. in einem speziellen Zugschnitt) berücksichtigt. In projektspezifischen Verkehrsuntersuchungen wird in der Regel ein Prognose-Netz unterstellt, in welches das Projekt optimal eingebunden ist. In der Regel ist daher zu erwarten, dass die im Rahmen der Bewertungsprognose ermittelten Verkehrsbelastungen deutlich geringer sind als bei projektspezifischen Verkehrsuntersuchungen.*
- *Lokaler Verkehr: In der Bewertungsprognose ist der lokale Verkehr nur berücksichtigt, soweit er die Verkehrszellen überschreitet. Der Verkehrszellenbinnenverkehr (ca. 10 % des Gesamtverkehrs) ist in den Streckenbelastungen nicht enthalten.*
- *Wirkungen von Anschlussstellen: Bei einem Vergleich von Verkehrsbelastungen aus der Bewertungsprognose bzw. aus projektspezifischen Untersuchungen sind ggf. vorhandene Differenzen bei der Anschlussstellen-/Verknüpfungskonzeption zu beachten.*
- *Gravitationseffekte: Im Gegensatz zur Vorgehensweise bei den projektspezifischen Verkehrsuntersuchungen werden bei der Bewertungsprognose die von dem jeweiligen Projekt ausgehenden Wirkungen auf die Verkehrsentstehung und insbesondere auf die Verkehrsverteilung (Gravitationseffekte) nicht berücksichtigt. Dies wirkt sich insbesondere bei großräumig wirksamen Straßenprojekten aus, die zum Teil erheblich in das Raum-Zeit-Gefüge des Wirkungsbereiches eingreifen. Infolge veränderter Erreichbarkeiten ergeben sich langfristig auch Veränderungen bei den Verkehrsströmen im Untersuchungsraum. Durch Vernachlässigung dieser Effekte ergeben sich in der Regel auch geringere Verkehrsbelastungen in der Bewertungsprognose als in der projektspezifischen Verkehrsuntersuchung.*

*Zusammenfassend ist festzustellen, dass die im Rahmen der Bewertungsprognose ermittelten Verkehrsbelastungen als untere Grenzwerte einzustufen sind und ausschließlich für Zwecke der Projektbewertung erarbeitet worden sind. Bei der Konzeption der Berechnungsschritte stand die Zielsetzung einer Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsberechnung zwischen den einzelnen Projekten im Vordergrund. Bei Nutzung der Verkehrsbelastungen der Verkehrsprognose für andere Zwecke sind auf jeden Fall die o.g. Hinweise zu beachten."*

### 3.7 Prognose 2030 - Nullfall

Entsprechend der Aufgabenstellung wurden auf Basis der Landesverkehrsprognose des Freistaats Sachsen 2030 und den beschriebenen methodischen Ansätzen die Verkehrsbelastungen für den Ausbaubereich der B92 im Nullfall ermittelt, d.h. die Verkehrsorganisation im Planungsgebiet entspricht dem derzeitigen Bestand. Die Berechnungsergebnisse sind in der folgenden Abbildung zusammengefasst dargestellt. Detaillierte Angaben sind in den Anlagen 1a und 1b enthalten.

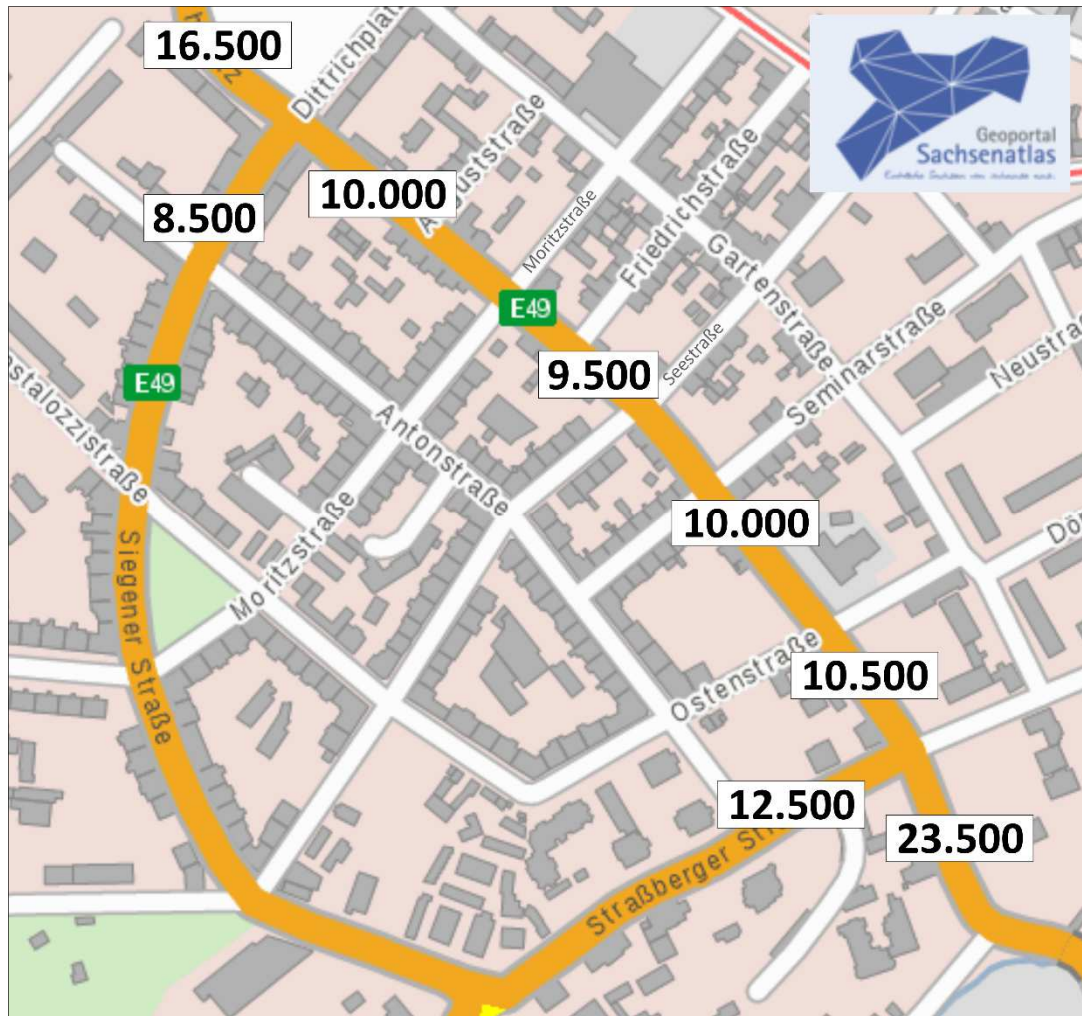


Abbildung 8: Prognosebelastungen 2030 - Nullfall (DTV<sub>W5</sub> in Kfz/24h)

Die für den Prognosehorizont ermittelten Verkehrsbelastungen widerspiegeln prinzipiell die Entwicklungen der Strukturdaten im Untersuchungsraum, welche in Plauen vor allem bei den Erwerbstätigen weiterhin rückläufig sind (vgl. Tabelle 6). Bei den Einwohnern werden nur geringfügige Abnahmen (-1,5%) prognostiziert, so dass die Verkehrsbelastungen zum Prognosehorizont 2030 im Wesentlichen Werte im Bereich der Analyse annehmen werden. Für die Straßen mit regionaler Bedeutung, z.B. die B92, wird auch mit höheren Verkehrsbelastungen gerechnet, was durch verstärkte Pendlerverkehre in das Oberzentrum Plauen begründet werden kann.



### 3.8 Prognose 2030 - Planfall

Beim Planfall 2030 wurden die geplanten Maßnahmen im Zuge der B92 im Planungsgebiet als realisiert angenommen, d.h. es wurde ein Zweirichtungsverkehr zwischen Straßberger Straße und Siegener Straße eingerichtet. Die Berechnungsergebnisse sind in der folgenden Abbildung zusammengefasst dargestellt. Detaillierte Angaben sind in den Anlagen 2.1a und 2.1b enthalten.



Abbildung 9: Prognosebelastungen 2030 - Planfall (DTV<sub>W5</sub> in Kfz/24h)

Durch den Zweirichtungsverkehr werden sich erwartungsgemäß die Verkehrsbelastungen im Planungsabschnitt deutlich erhöhen. Neben der Verlagerung der Verkehrsströme von der Siegener Straße, wo im Planfall dann keine Verkehre des Durchgangsverkehrs mehr vorhanden sind, wird die gesamte Relation der B92 attraktiver, wodurch auch Verkehre profitieren, welche im Nullfall bzw. in der Analyse andere Routen im Stadtgebiet gewählt haben.

Ein weiterer Vorteil ist im Planfall die Verbesserung der Erreichbarkeit der Wohnquartiere an den kreuzenden Straßen zur B92, welche nun meist direkt über die Trockentalstraße erreichbar sind und damit die deutlich längeren bisherigen Wege durch das Nebennetz ersetzen.

## 4 Datenbereitstellungen

Die Aufbereitung und Bereitstellung der erforderlichen Verkehrsdaten für die verkehrstechnischen Untersuchungen, für die Ermittlung der Belastungsklassen, sowie für die schalltechnischen und lufthygienischen Untersuchungen erfolgte entsprechend der Aufgabenstellung für insgesamt sieben Knotenpunkte:

- KP1: B92/Am Mühlgraben
- KP2: B92/Straßberger Straße
- KP3: B92/Ostenstraße
- KP4: B92/Seminarstraße
- KP5: B92/Seestraße
- KP6: B92/Friedrichstraße
- KP7: B92/Moritzstraße
- KP8: B92/Auguststraße
- KP9: B92/Dittrichplatz

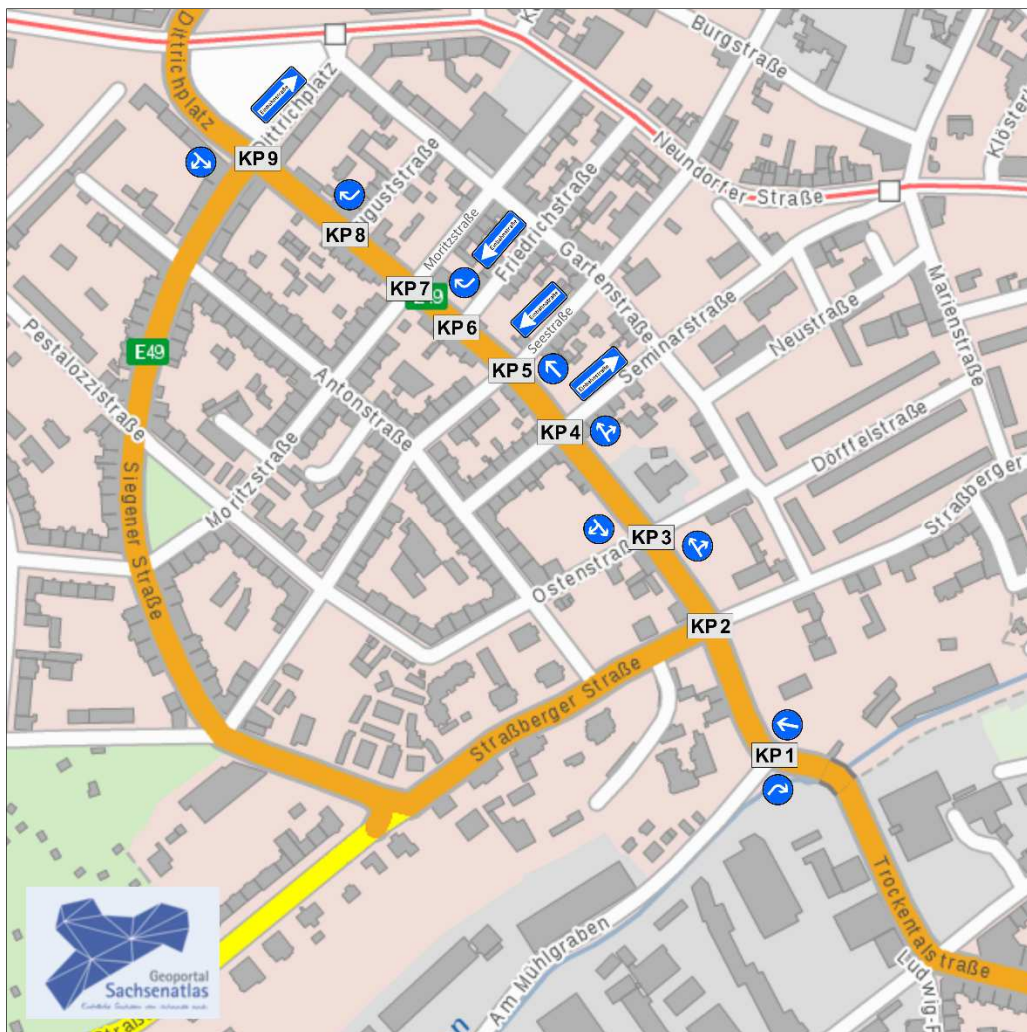


Abbildung 10: Übersicht der Knotenpunkte und Verkehrsorganisation - Planfall

## 4.1 Verkehrsbelastungen für verkehrstechnische Untersuchungen

Die Aufbereitung der erforderlichen Verkehrsdaten für die verkehrstechnischen Untersuchungen erfolgte auf der Grundlage der vorliegenden Verkehrsbelastungen zum Prognosehorizont 2030.

Für verkehrstechnische Untersuchungen ist eine Umrechnung des durchschnittlich täglichen Verkehrs auf die maßgebliche Bemessungsverkehrsstärke erforderlich. Derzeit erfolgt gemäß HBS 2015 die Ermittlung der maßgeblichen Bemessungsverkehrsstärke in der Regel für die 50. Stunde. Diese Eingangsgröße wurde aus den Zählergebnissen der SVZ 2015 auf der B92 für das Jahr 2015 ermittelt. In Auswertung der Zählergebnisse können die Bemessungsverkehrsstärken für den Ausbauabschnitt der B92 mit einem Spitzenstundenfaktor von rund 10% bezogen auf den  $DTV_{W5}$  hergeleitet werden. Folgende Daten werden für den Prognosehorizont 2030 bereitgestellt und sind in den Anlagen 2.1 bis 2.3 enthalten:

- Verkehrsbelastungen der Strecken und Knoten ( $DTV_{W5}$  in Kfz/24h),
- Schwerverkehrsanteile für Kfz über 3,5t ( $SV_{W5}$  in %),
- Maßgebliche Bemessungsverkehrsstärke der Knotenpunkte (Kfz/h) und
- Verkehrsbelastungen der Knotenpunkte (Pkw-E/h).

## 4.2 Verkehrsbelastungen für die Festlegung der Belastungsklassen

Für die Ermittlung der Belastungsklassen ist gemäß RStO 12 der über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche Verkehr  $DTV_{Mo-So}$  zu verwenden.

Zur Umrechnung des werktäglichen  $DTV_{W5}$  auf die Tagesgruppe Montag bis Sonntag wurden ebenfalls die Ergebnisse der SVZ 2015 auf der B92 ausgewertet und entsprechende Umrechnungsfaktoren ermittelt. Da derzeit keine Tendenzen bekannt oder erkennbar sind, wie z.B. die Aufhebung des Sonntagsfahrverbotes für Lkw oder die Veränderung des Wochenarbeitszeitregimes, die diese Umrechnungsfaktoren relevant beeinflussen könnten, wird ihre Gültigkeit auch für den Prognosezeitraum unterstellt.

In Auswertung der Angaben der Zählstelle wird zur Umrechnung des  $DTV_{W5}$  auf den  $DTV_{Mo-So}$  für Pkw-Belastungswerte eine Multiplikation mit dem Faktor 0,83 vorgenommen. Für Lkw-Belastungswerte erfolgt eine Multiplikation mit dem Faktor von 0,63.

Die entsprechenden Eingangsdaten für die Dimensionierung der Verkehrsanlagen sind in der Anlage 2.4 ausgewiesen.



### 4.3 Verkehrsbelastungen für die schallschutztechnischen und lufthygienischen Berechnungen

Auf Grundlage der Nachfrageermittlung und des Netzmodells wurden für den Planungsraum die Streckenbelastungen für den  $DTV_{W5}$  ermittelt. Die Berechnungen im Rahmen der schalltechnischen und lufthygienischen Untersuchungen benötigen darüber hinaus

- die Werte für den durchschnittlichen täglichen Verkehr  $DTV_{Mo-So}$ ,
- den Anteil der Fahrzeuge  $> 2,8t$  bezogen auf den  $DTV_{Mo-So}$ ,
- die maßgeblichen Verkehrsstärken Tag/Nacht  $M_t$  und  $M_n$  und
- die Schwerverkehrsanteile Tag/Nacht  $p_t$  und  $p_n$ .

Der Beurteilungspegel von Verkehrslärm wird getrennt für Tag und Nacht berechnet. Die maßgebende Verkehrsstärke ist dabei ein auf den Beurteilungszeitraum bezogener Mittelwert, der jeweils getrennt für den Tagesverkehr 6 bis 22 Uhr ( $M_t$ ) und den Nachtverkehr 22 bis 6 Uhr ( $M_n$ ) ausgewiesen wird und die einen Straßenquerschnitt stündlich passierenden Fahrzeuge enthält. Der maßgebende Schwerverkehrsanteil ist dabei entsprechend der RLS-90 der Anteil an Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8t an der maßgebenden Verkehrsstärke tags ( $p_t$ ) und nachts ( $p_n$ ).

Da in den Ergebnissen der SVZ 2015 keine Daten zum Güterverkehr mehr enthalten sind, ist die Ausweisung der Lkw-Anteile für  $Kfz > 2,8t$  im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nur unter Verwendung der entsprechenden Eingangsdaten aus der SVZ 2010 möglich. Vor der Verwendung von Daten der SVZ 2010 zur Ermittlung des Umrechnungsfaktors von  $Kfz > 3,5t$  auf  $Kfz > 2,8t$  wurde eine Auswertung der sächsischen automatischen Dauerzählstellen auf Bundesstraßen der Jahre 2010 und 2015 durchgeführt und mit den ermittelten Daten jeweils die durchschnittlichen Umrechnungsfaktoren ermittelt. Dabei wurde festgestellt, dass diese nahezu konstant sind. Für 2010 wurde ein Wert von 1,15 ermittelt, für 2015 betrug dieser Wert 1,17. Damit ist eine Verwendung von Daten der SVZ 2010 zur Ermittlung des Umrechnungsfaktors von  $Kfz > 3,5t$  auf  $Kfz > 2,8t$  als plausibel einzuschätzen und es kann zur Ermittlung der Schwerverkehrsanteile für  $Kfz$  ab 2,8t folgende Formel<sup>6</sup> verwendet werden:

$$Lkw > 2,8t = Lkw \leq 3,5t * 0,16667 + Lkw o. Anh. + Lastzüge + Busse$$

Damit ergibt sich ein Umrechnungsfaktor für  $Kfz > 3,5t$  auf  $Kfz > 2,8t$  für den Planungsabschnitt der B92 von durchschnittlich 1,13.

Für Straßen ohne Zählstellen bzw. wo es absehbar ist, dass sich der Charakter der Straße bis zum Planungshorizont nicht wesentlich ändert, wurden die relevanten Werte gemäß den Vorgaben RLS-90 pauschal ermittelt. Die Angaben zu den für die schalltechnischen Berechnungen maßgebenden Verkehrsstärken und Lkw-Anteilen an den Knotenpunkten im Zuge der B92 sind für den Prognosehorizont 2030 in der Anlage 2.5 dargestellt.

<sup>6</sup> Straßenverkehrszählung 2000, Methodik, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V123, März 2005, S. 35

## 5 Anlagenverzeichnis

### **Anlage 1 Nullfall 2030**

### **Anlage 2 Planfall 2030**

Anlage 2.1 Knotenstrombelastungen 2030 -  $DTV_{W5}$  und SV-Anteile  $DTV_{W5}$

Anlage 2.2 Knotenstrombelastungen 2030 - Kfz/h

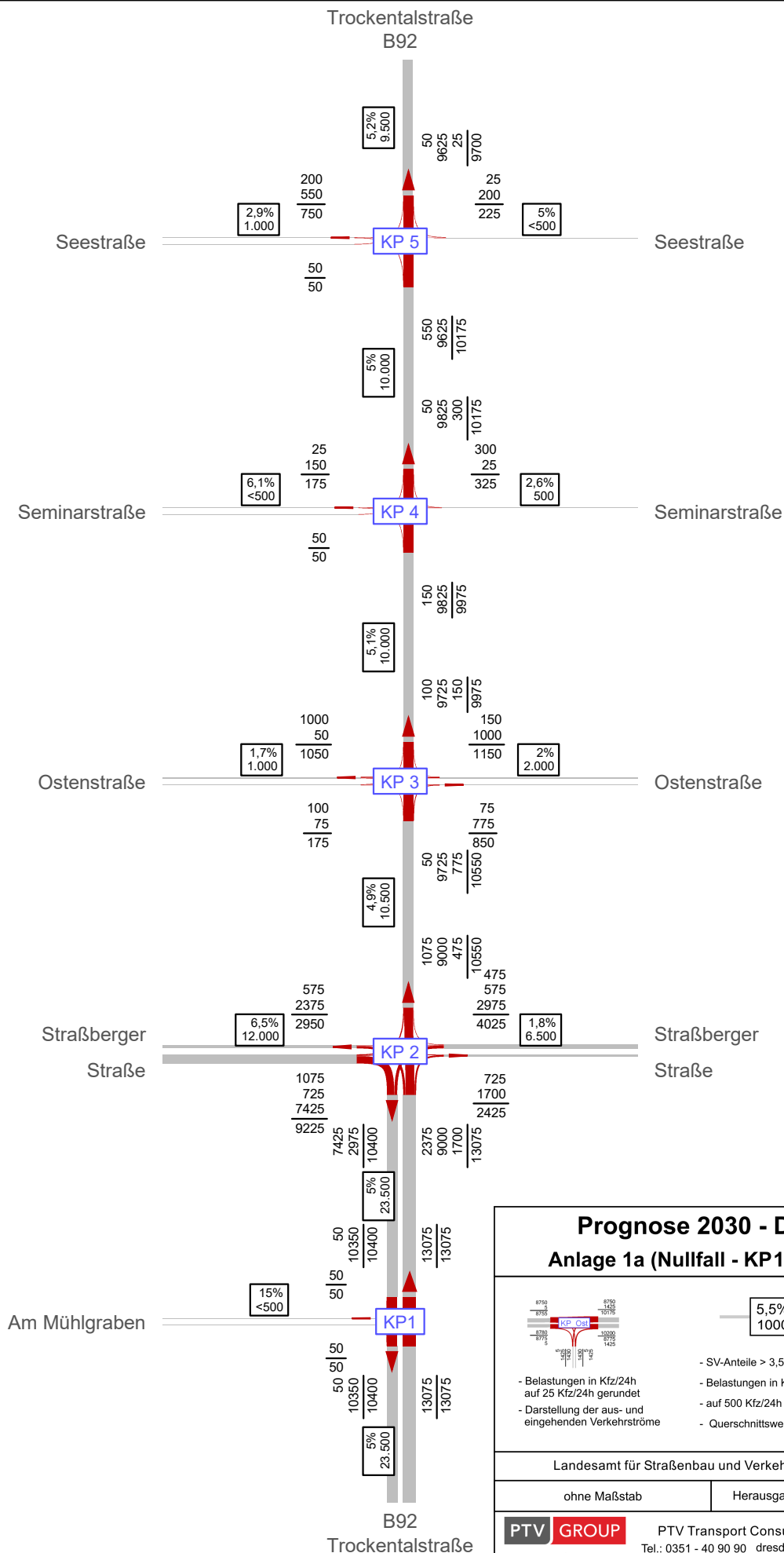
Anlage 2.3 Knotenstrombelastungen 2030 - Pkw-E/h

Anlage 2.4 Knotenstrombelastungen 2030 - DTV und SV-Anteile

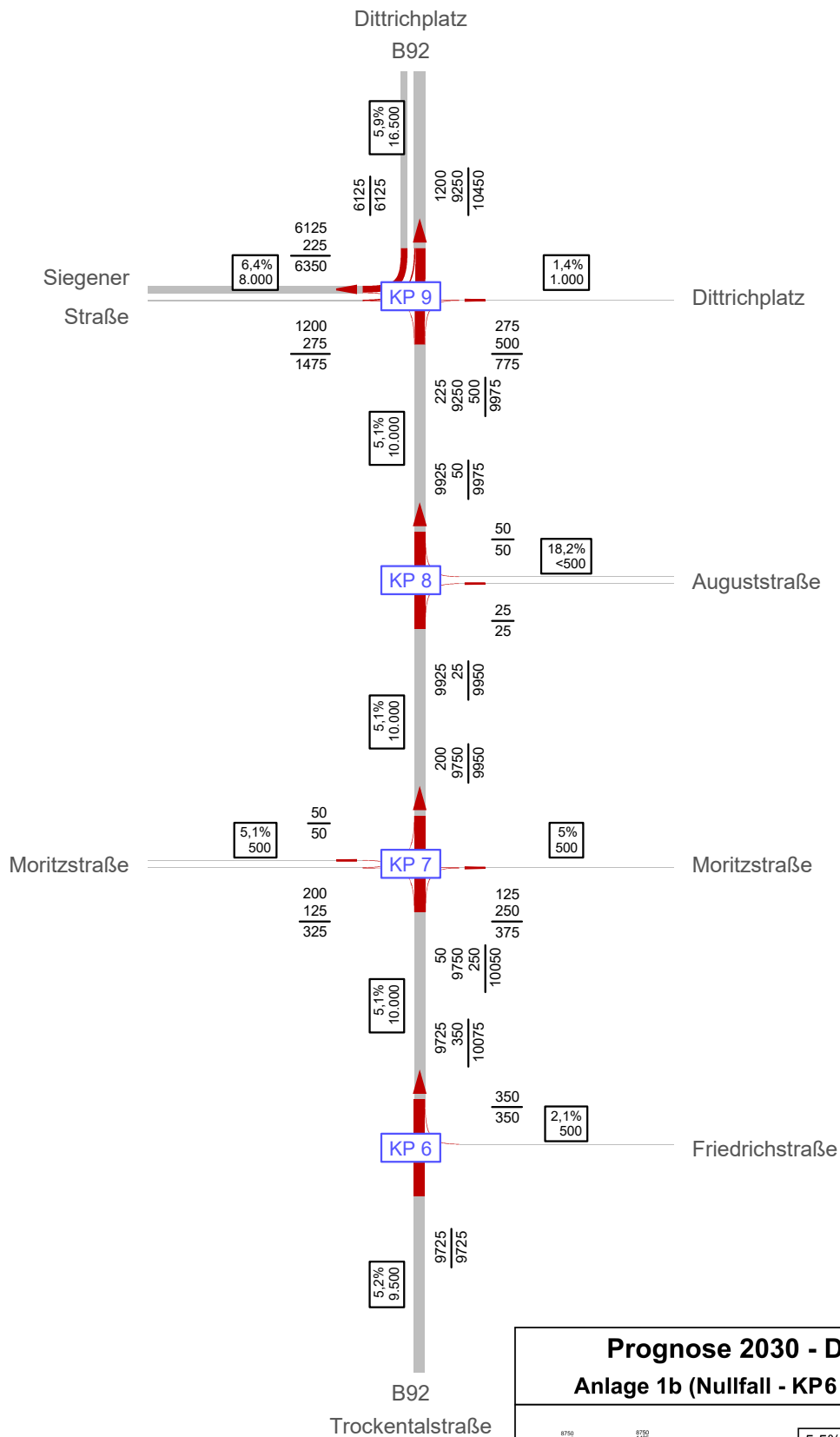
Anlage 2.5 Querschnittsbelastungen 2030 - Mt / Mn / pt / pn

# Anlagen

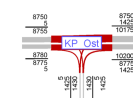
# B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



# B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



## Prognose 2030 - DTV<sub>w5</sub> Anlage 1b (Nullfall - KP6 bis KP9)



- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h auf 25 Kfz/24h gerundet
- Darstellung der aus- und eingehenden Verkehrsströme
- Belastungen in Kfz/24h auf 500 Kfz/24h gerundet
- Querschnittswerte

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

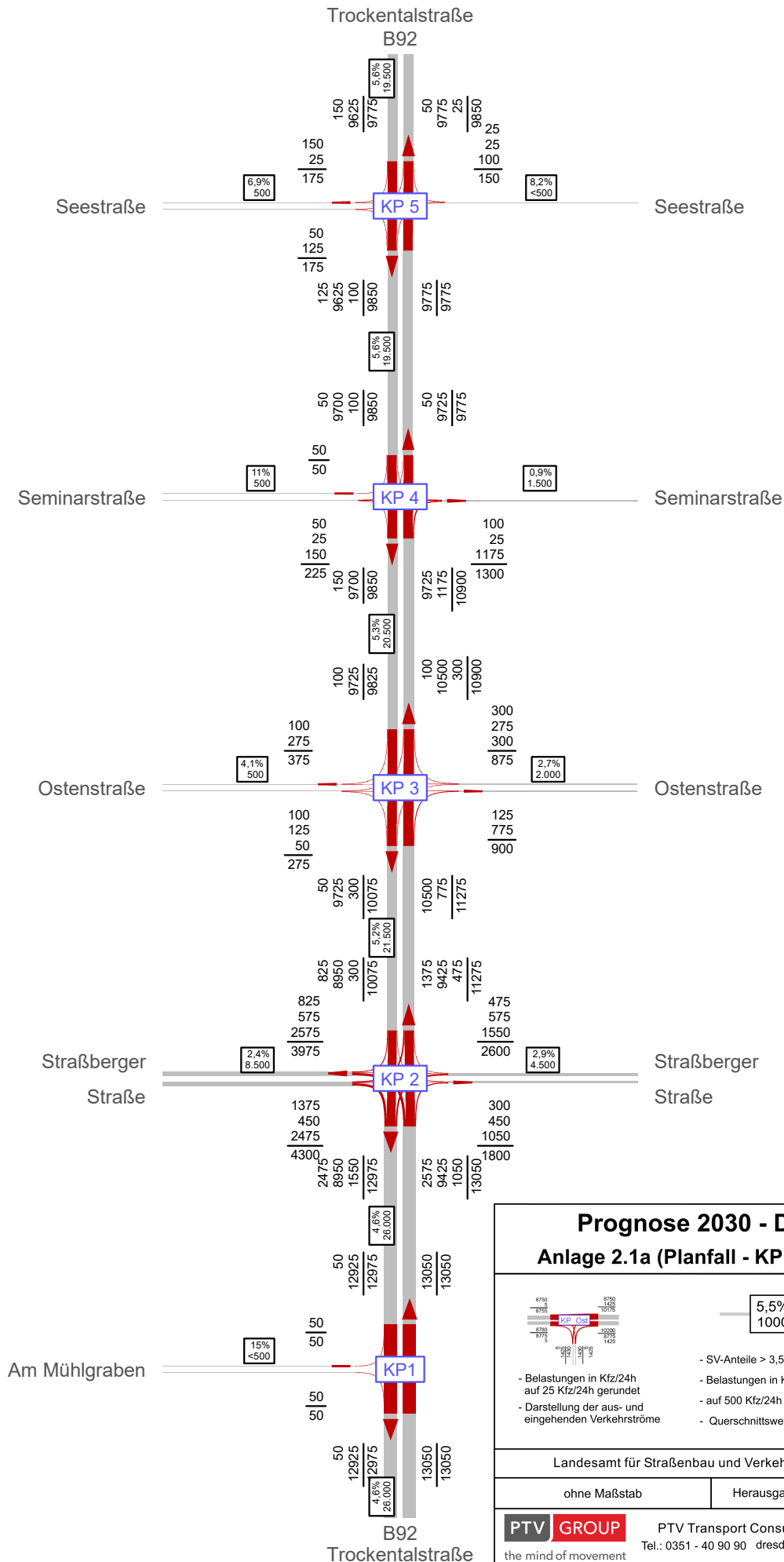
ohne Maßstab

Herausgabedatum: März 2018

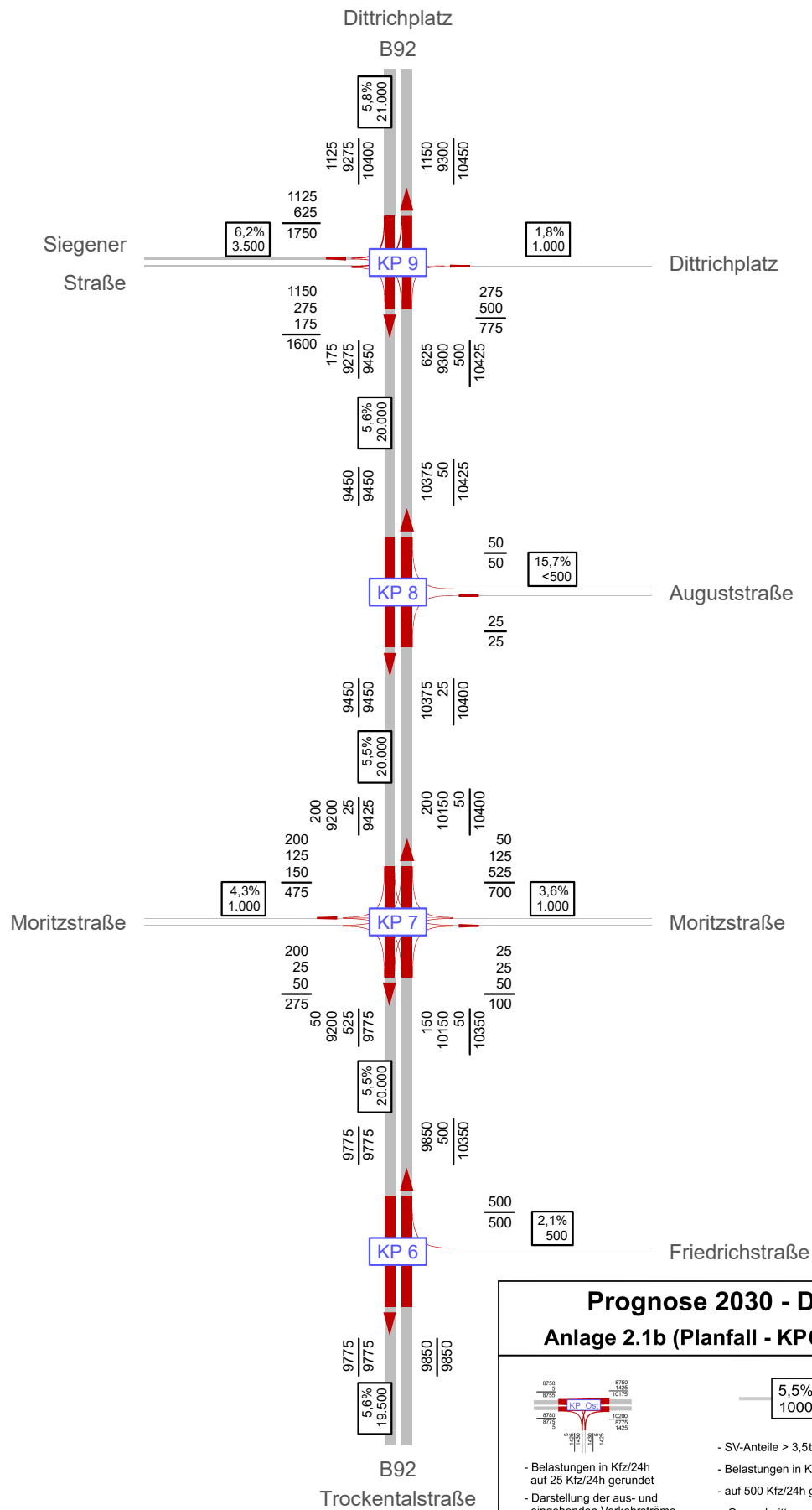
**PTV GROUP**  
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH · Dresden  
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

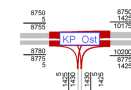
# B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



## B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



**Prognose 2030 - DTV<sub>W5</sub>**  
**Anlage 2.1b (Planfall - KP6 bis KP9)**



5,5%  
1000

- Belastungen in Kfz/24h auf 25 Kfz/24h gerundet
  - Darstellung der aus- und eingehenden Verkehrsströme
- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
  - Belastungen in Kfz/24h auf 500 Kfz/24h gerundet
  - Querschnittswerte

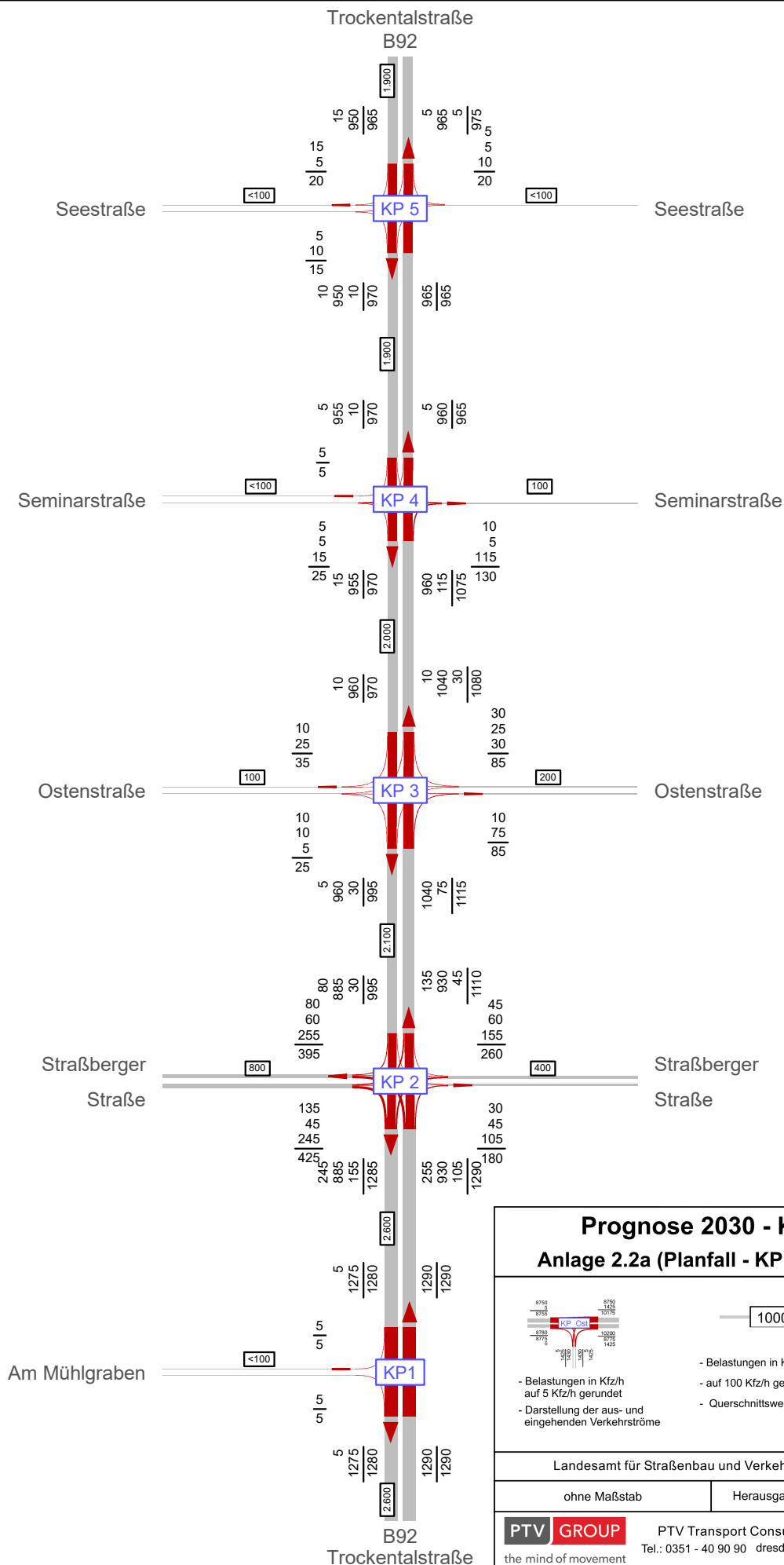
Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab

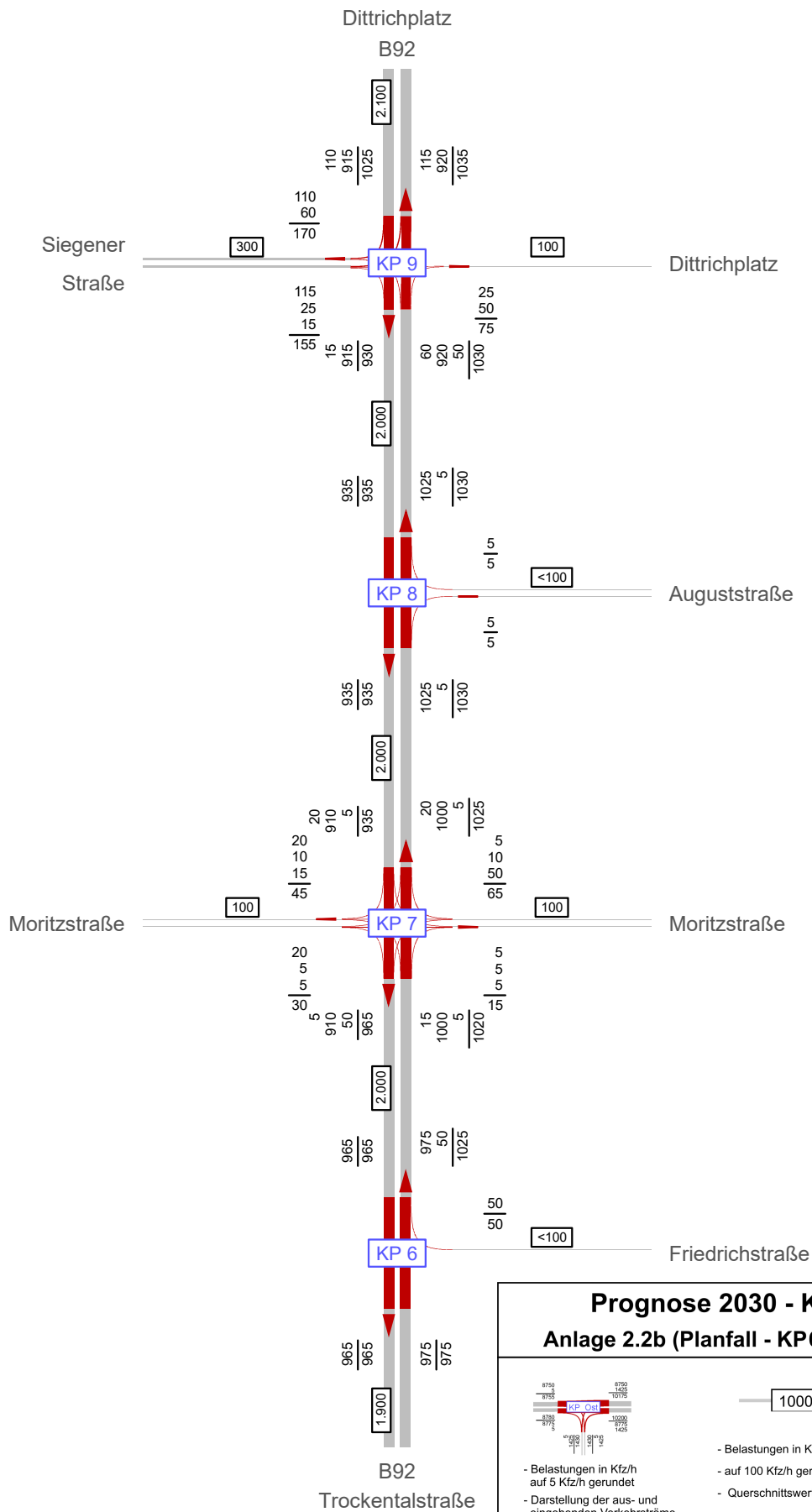
Herausgabedatum: März 2018



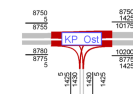
# B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



# B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



## Prognose 2030 - Kfz/h Anlage 2.2b (Planfall - KP6 bis KP9)



1000

- Belastungen in Kfz/h auf 5 Kfz/h gerundet
- Darstellung der aus- und eingehenden Verkehrsströme

- Belastungen in Kfz/h auf 100 Kfz/h gerundet
- Querschnittswerte

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

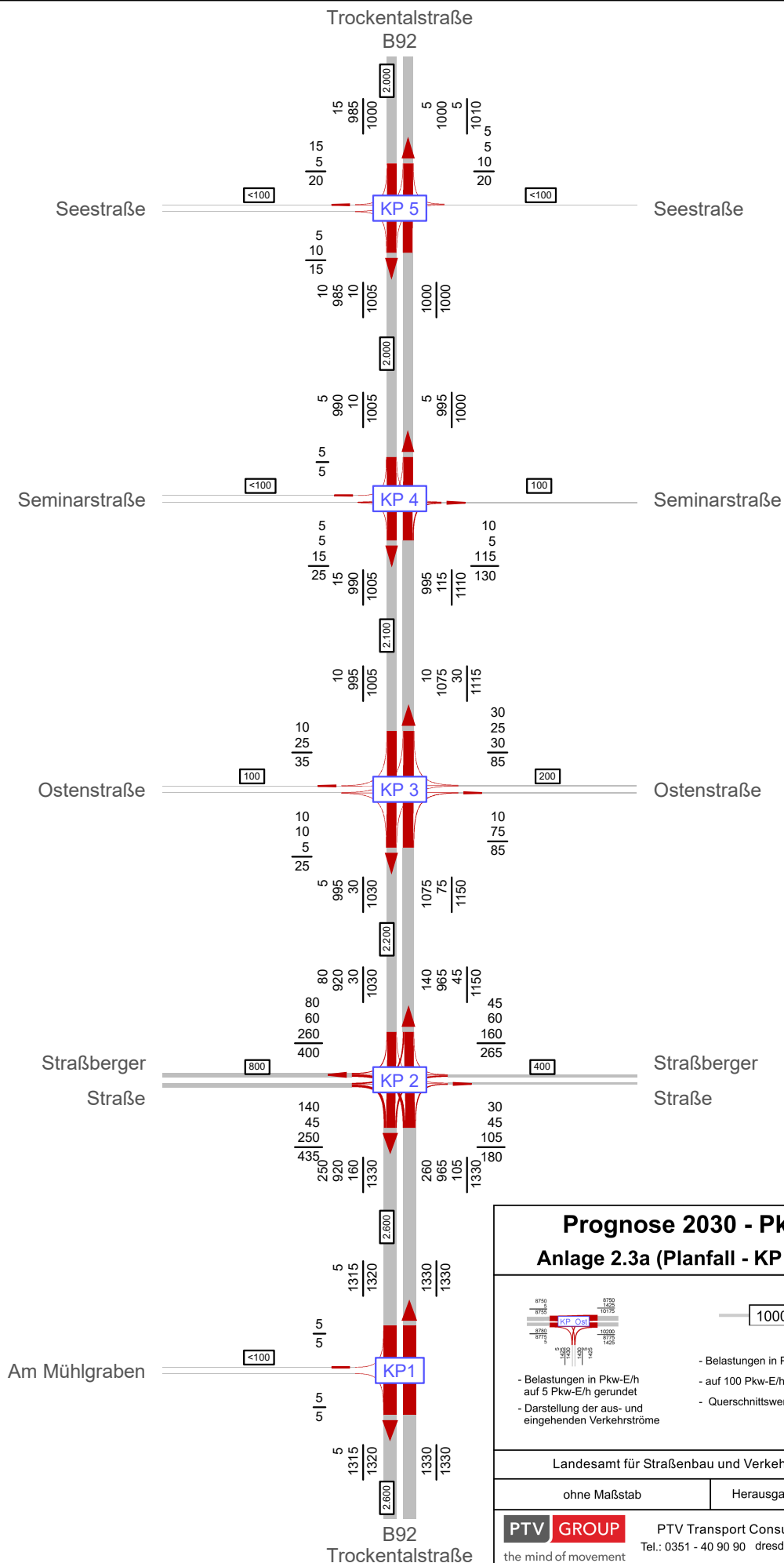
ohne Maßstab

Herausgabedatum: März 2018

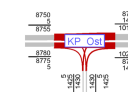
**PTV GROUP**  
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH · Dresden  
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

# B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



## Prognose 2030 - Pkw-E/h Anlage 2.3a (Planfall - KP1 bis KP5)



- Belastungen in Pkw-E/h auf 5 Pkw-E/h gerundet
- Darstellung der aus- und eingehenden Verkehrsströme

- Belastungen in Pkw-E/h auf 100 Pkw-E/h gerundet
- Querschnittswerte

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab

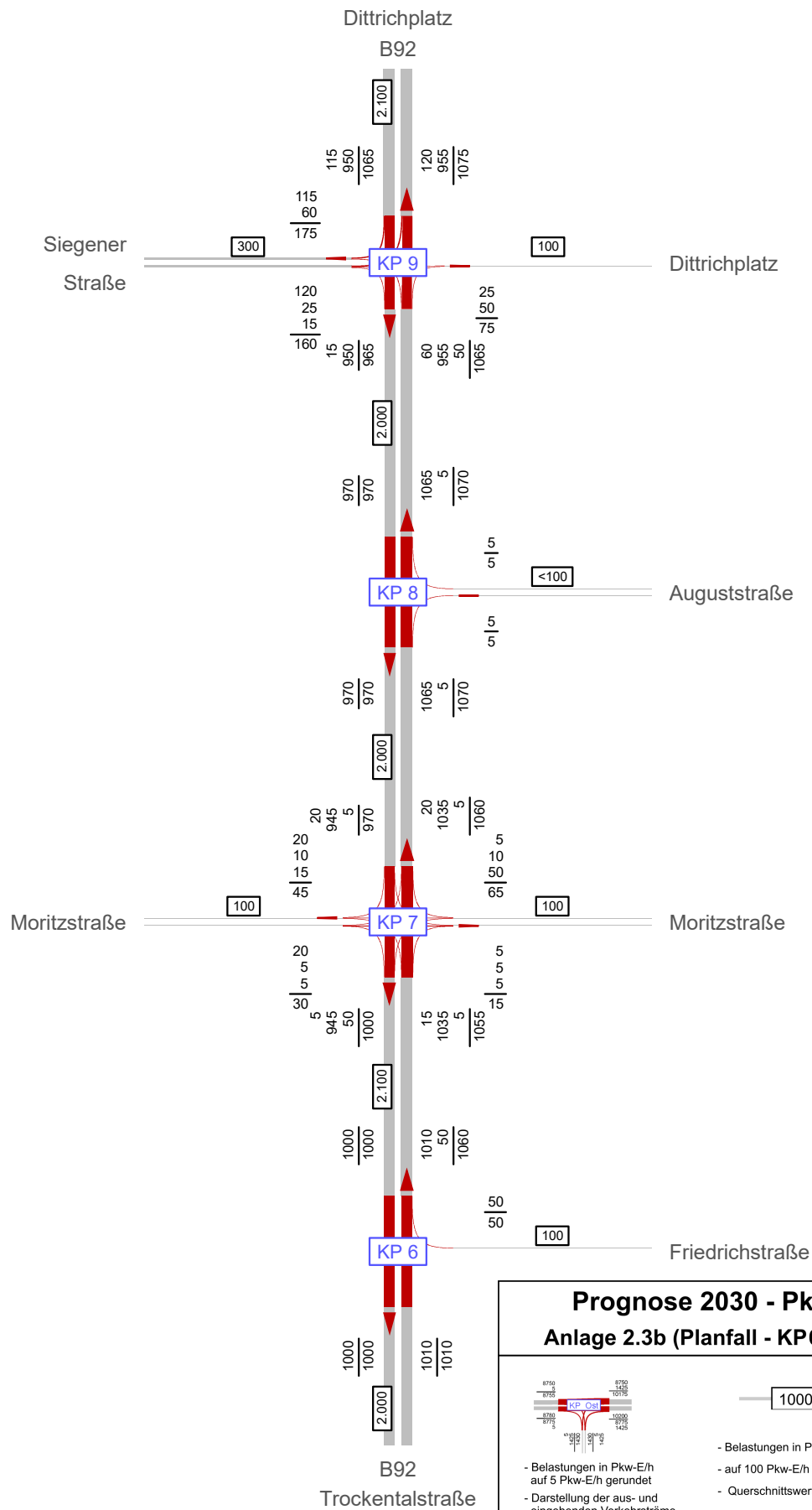
Herausgabedatum: März 2018

PTV GROUP

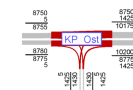
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH · Dresden  
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

# B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



## Prognose 2030 - Pkw-E/h Anlage 2.3b (Planfall - KP6 bis KP9)



- Belastungen in Pkw-E/h  
auf 5 Pkw-E/h gerundet  
- Darstellung der aus- und  
eingehenden Verkehrsströme

- Belastungen in Pkw-E/h  
- auf 100 Pkw-E/h gerundet  
- Querschnittswerte

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

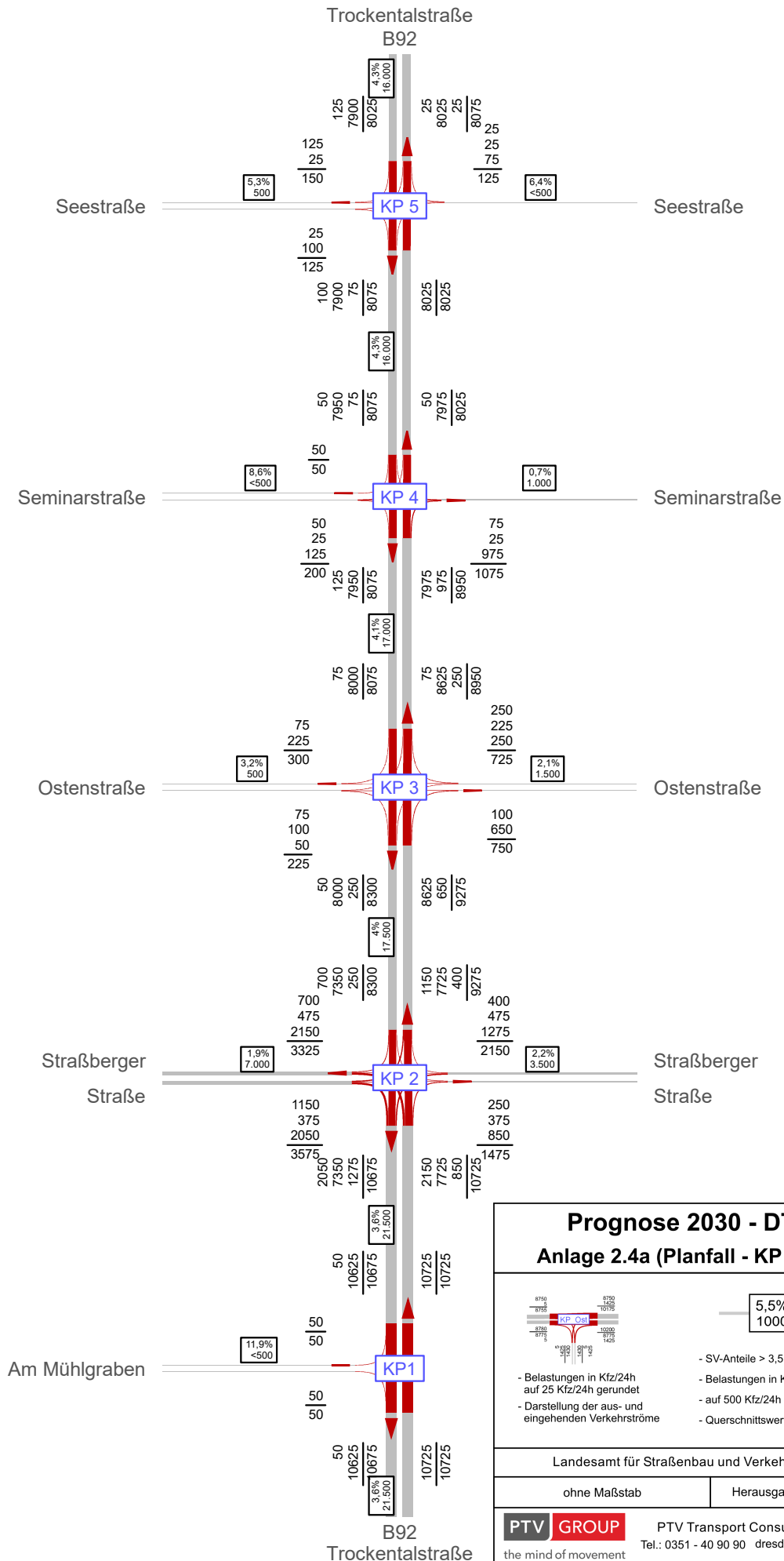
ohne Maßstab

Herausgabedatum: März 2018

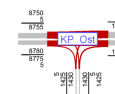
**PTV GROUP**  
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH · Dresden  
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

# B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



## Prognose 2030 - DTVM<sub>Mo-So</sub> Anlage 2.4a (Planfall - KP1 bis KP5)



- Belastungen in Kfz/24h auf 25 Kfz/24h gerundet
- Darstellung der aus- und eingehenden Verkehrsströme

- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h auf 500 Kfz/24h gerundet
- Querschnittswerte

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab

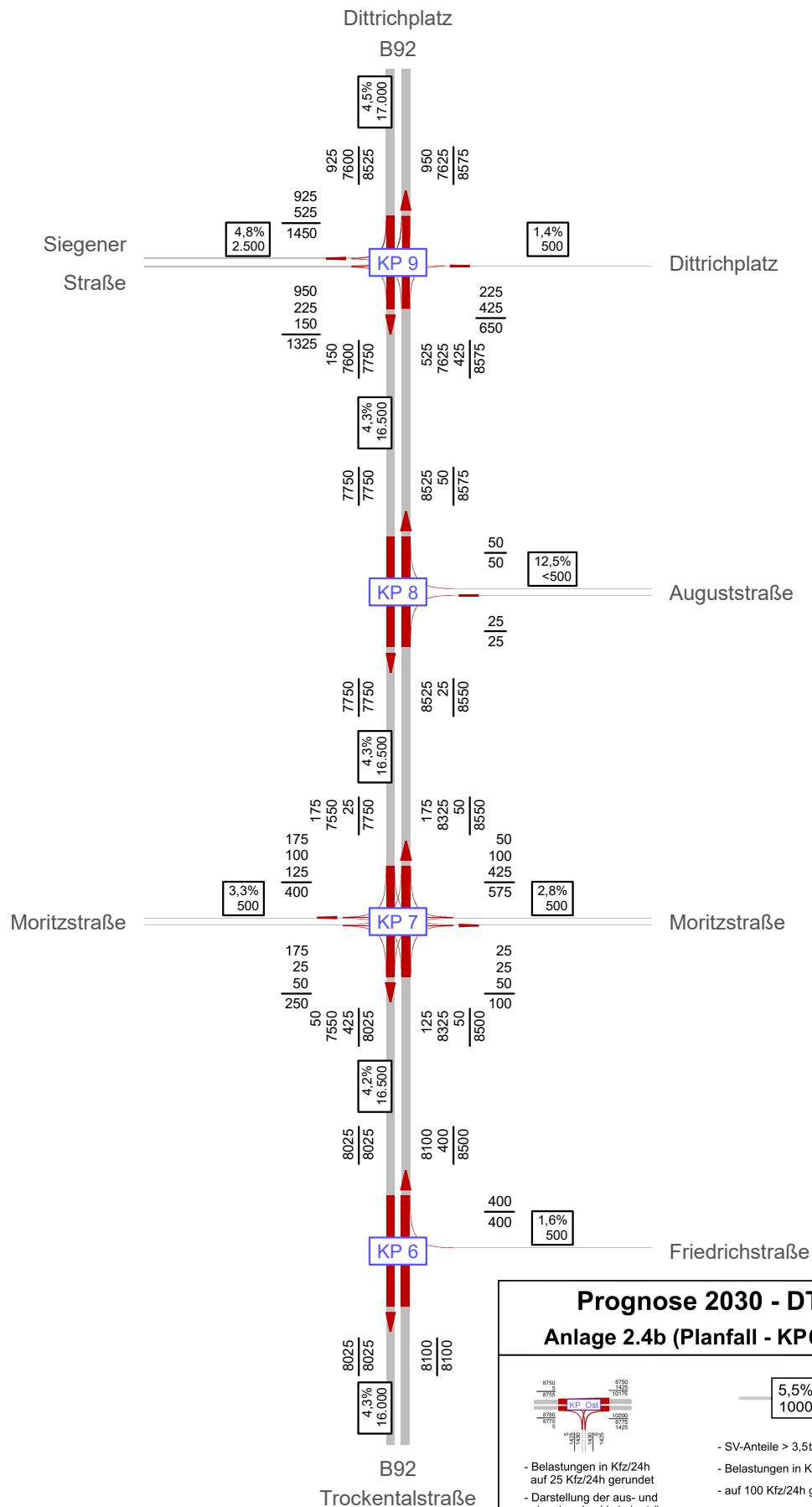
Herausgabedatum: März 2018

**PTV GROUP**

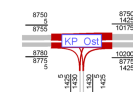
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH · Dresden  
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

# B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



## Prognose 2030 - DTV<sub>Mo-So</sub> Anlage 2.4b (Planfall - KP6 bis KP9)



5,5%  
1000

- Belastungen in Kfz/24h auf 25 Kfz/24h gerundet
- Darstellung der aus- und eingehenden Verkehrsströme

- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h auf 100 Kfz/24h gerundet
- Querschnittswerte

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab

Herausgabedatum: März 2018

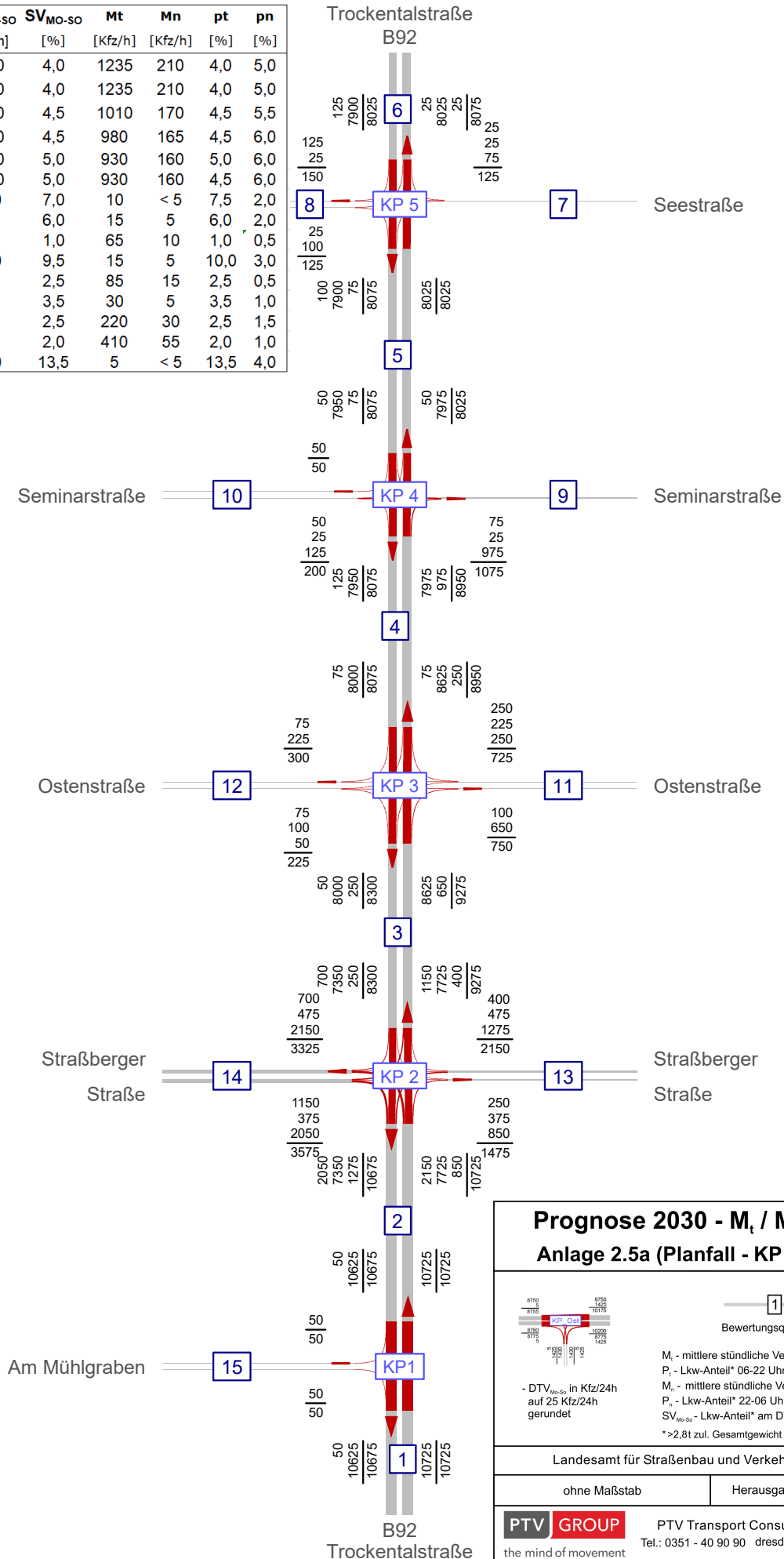
**PTV GROUP**  
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH · Dresden  
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

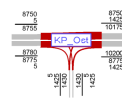


# B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

Quer- schnitt	DTV <sub>MO-SO</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>MO-SO</sub> [%]	Mt [Kfz/h]	Mn [Kfz/h]	pt [%]	pn [%]
1	21500	4,0	1235	210	4,0	5,0
2	21500	4,0	1235	210	4,0	5,0
3	17500	4,5	1010	170	4,5	5,5
4	17000	4,5	980	165	4,5	6,0
5	16000	5,0	930	160	5,0	6,0
6	16000	5,0	930	160	4,5	6,0
7	< 500	7,0	10	< 5	7,5	2,0
8	500	6,0	15	5	6,0	2,0
9	1000	1,0	65	10	1,0	0,5
10	< 500	9,5	15	5	10,0	3,0
11	1500	2,5	85	15	2,5	0,5
12	500	3,5	30	5	3,5	1,0
13	3500	2,5	220	30	2,5	1,5
14	7000	2,0	410	55	2,0	1,0
15	< 500	13,5	5	< 5	13,5	4,0



## Prognose 2030 - $M_t$ / $M_n$ / $p_t$ / $p_n$ Anlage 2.5a (Planfall - KP1 bis KP5)



**1**  
Bewertungsquerschnitt

- DTV<sub>Mo-So</sub> in Kfz/24h  
auf 25 Kfz/24h  
gerundet

$M_t$  - mittlere stündliche Verkehrsstärke 06-22 Uhr  
 $P_t$  - Lkw-Anteil\* 06-22 Uhr  
 $M_n$  - mittlere stündliche Verkehrsstärke 22-06 Uhr  
 $P_n$  - Lkw-Anteil\* 22-06 Uhr  
SV<sub>Mo-So</sub> - Lkw-Anteil\* am DTV<sub>Mo-So</sub>  
\* > 2,8t zul. Gesamtgewicht

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

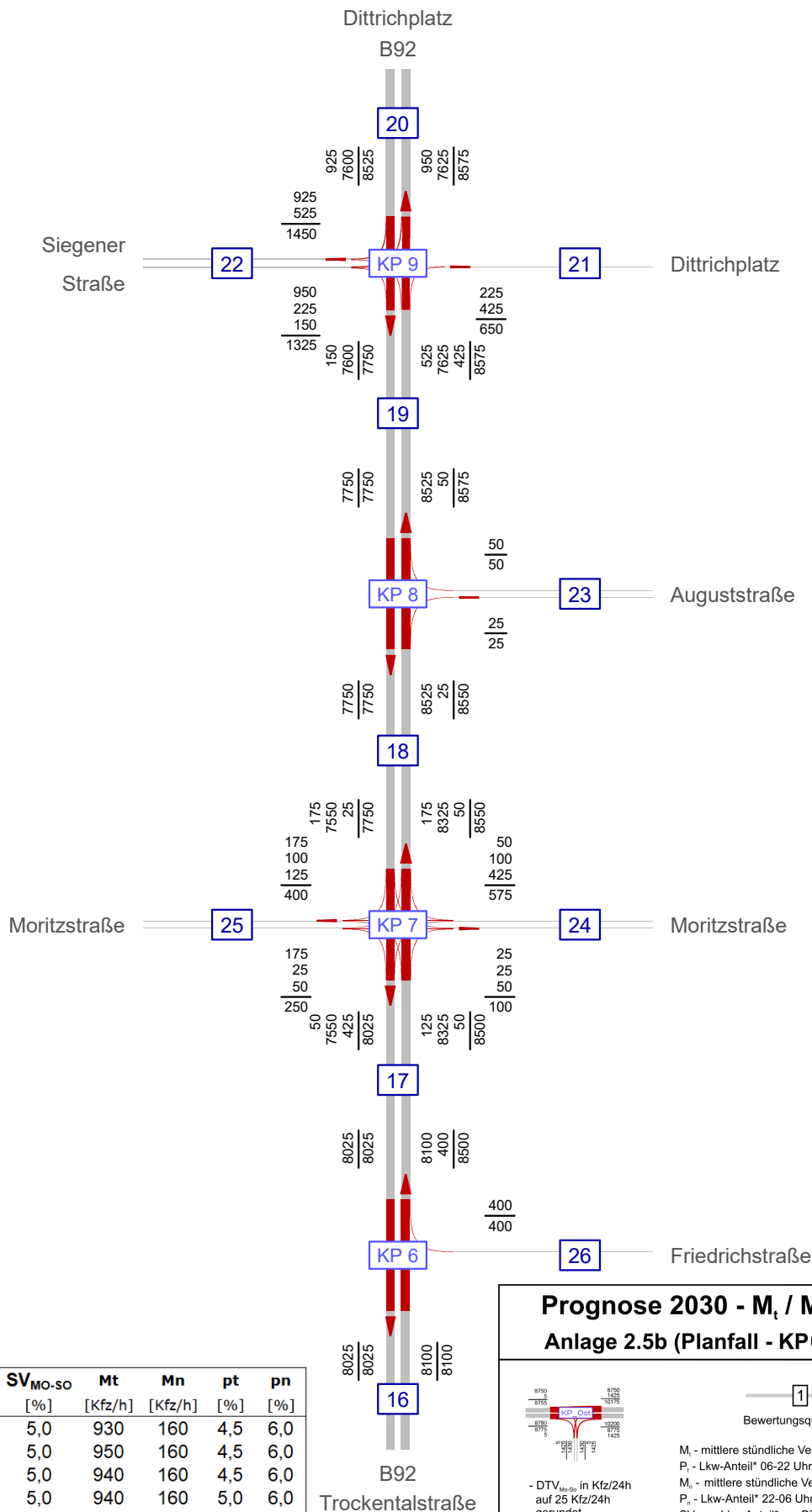
ohne Maßstab

Herausgabedatum: März 2018

**PTV GROUP**  
the mind of movement

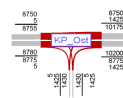
PTV Transport Consult GmbH · Dresden  
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

# B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



Quer-schnitt	DTV <sub>MO-SO</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>MO-SO</sub> [%]	M <sub>t</sub> [Kfz/h]	M <sub>n</sub> [Kfz/h]	p <sub>t</sub> [%]	p <sub>n</sub> [%]
16	16000	5,0	930	160	4,5	6,0
17	16500	5,0	950	160	4,5	6,0
18	16500	5,0	940	160	5,0	6,0
20	17000	5,0	985	165	5,0	6,5
21	500	1,5	40	5	1,5	0,5
22	2500	5,5	165	20	5,5	2,5
23	< 500	14,0	5	< 5	14,5	4,5
24	500	3,0	40	5	3,0	1,0
25	500	3,5	35	5	4,0	1,0
26	500	2,0	25	5	2,0	0,5

## Prognose 2030 - M<sub>t</sub> / M<sub>n</sub> / p<sub>t</sub> / p<sub>n</sub> Anlage 2.5b (Planfall - KP6 bis KP9)



- DTV<sub>Mo-Sa</sub> in Kfz/24h  
auf 25 Kfz/24h  
gerundet



Bewertungsquerschnitt

M<sub>t</sub> - mittlere stündliche Verkehrsstärke 06-22 Uhr  
P<sub>t</sub> - Lkw-Anteil\* 06-22 Uhr  
M<sub>n</sub> - mittlere stündliche Verkehrsstärke 22-06 Uhr  
P<sub>n</sub> - Lkw-Anteil\* 22-06 Uhr  
SV<sub>Mo-Sa</sub> - Lkw-Anteil\* am DTV<sub>Mo-Sa</sub>  
\* > 2,8t zul. Gesamtgewicht

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab

Herausgabedatum: März 2018

**PTV GROUP**  
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH · Dresden  
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com