

Landeshauptstadt Dresden Dresdner Verkehrsbetriebe AG
<p>Stadtbahn Dresden 2020, Teilabschnitt 1.2 Nossener Brücke / Nürnberger Straße</p>

FESTSTELLUNGSENTWURF

– Unterlage 22.1.1 –
verkehrsplanerische Untersuchung
Nossener Brücke / Nürnberger Straße



Verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) auf Basis der Verkehrsprognose Dresden 2030

Stadtbahn 2020, Teilabschnitt 1.2: Kesselsdorfer Straße, Nossener Brücke, Nürnberger Straße

Prognosenullfall 2030 und Prognoseplanfall 2030

Projekt:	Stadtbahn 2020, Nürnberger Straße, TA 1.2, VPU zur Planfeststellungsunterlage VPU 2030-11
Anforderung:	DVB AG (Frau Tschacher)
Bearbeitungsstand:	07.10.2019
Modell:	Prognose IVM 2030, Stand vom 19.05.2016
Bei Rückfragen:	Herr Rietschel/Herr Fiedler jrietschel@dresden.de, Tel.: (03 51) 4 88 34 46

Inhaltsverzeichnis

1.	Zielstellung und Aufgabe.....	3
2.	Methodik und Randbedingungen	3
3.	Ergebnisse	4
4.	Anmerkungen zum Verkehrsmodell	5

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1.1-1.7:	Verkehrsprognose 2030, Prognosenullfall 2030, (7 Bereiche), Verkehrsaufkommen im DTV (Mo-Fr in Kfz/24 h)
Anlage 2.1-2.7:	Verkehrsprognose 2030, Prognoseplanfall 2030, (7 Bereiche), Verkehrsaufkommen im DTV (Mo-Fr in Kfz/24 h)
Anlage 4:	Grundlagen und Rahmenbedingungen des Integrierten Verkehrsmodells 2030 der Landeshauptstadt Dresden
Anlage 5:	Aktuelle Tageshochrechnungsfaktoren des Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs (DTV)
Anlage 6:	Aktuelle Stundenanteile bzw. Tagesganglinien des Kfz-Verkehrs

1. Zielstellung und Aufgabe

Die vorliegende verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) zum Teilabschnitt 1.2 (TA 1.2) des Projektes Stadtbahn 2020 von der Kesselsdorfer Straße bis Fritz- Foerster-Platz hat das Ziel, für den zeitlichen Horizont des Jahres 2030 auf Basis des aktuellen integrierten Verkehrsmodells der Landeshauptstadt Dresden die zu erwartenden werktäglichen Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr in Kfz/24h (DTV_w) darzustellen. Sie bildet die aktuelle verkehrliche Bewertungsgrundlage.

Entsprechend der Festlegung vom 30.05.2016 entspricht das Untersuchungsgebiet dabei in seiner Ausdehnung auf Anforderung der Lufthygiene der verkehrsplanerischen Untersuchung vom 14.05.2014 und wird um die Betrachtung der Knotenpunkte Chemnitzer Straße/Würzburger Straße bzw. Würzburger Straße/Zwickauer Straße erweitert. Es liegt damit zwischen den Knotenpunkten Kesselsdorfer Straße/Rudolf-Renner-Straße und Bergstraße/Zellescher Weg. Für diesen Bereich werden die Knotenströme zu 20 Knotenpunkten entlang der geplanten Stadtbahnstrecke inkl. Kesselsdorfer Straße, Löbtauer Straße, Tharandter Straße, Ebertplatz, Budapester Straße, Chemnitzer Straße, Münchner Straße und Bergstraße sowie Würzburger Straße berechnet.

Für den Zeithorizont 2030 wurden entsprechend der Festlegung die Knotenströme für:

- den **Prognosenullfall 2030** ohne die geplante Stadtbahnmaßnahme sowie
- den **Prognoseplanfall 2030**

erarbeitet.

2. Methodik und Randbedingungen

Im **Prognosenullfall 2030** sowie im **Prognoseplanfall 2030** gelten für das Untersuchungsgebiet unter anderem folgende wichtige verkehrliche Rahmenbedingungen:

- Inbetriebnahme der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße mit Sperrung für den Kfz-Verkehr zwischen Tharandter Straße und Gröbelstraße (in Betrieb seit 09/2019),
- Inbetriebnahme ÖPNV-Trasse Oskarstraße/ S-Bahnhof Strehlen (in Betrieb seit 08/2019),
- Verkehrswirksamkeit der B6n (OU Cossebaude) und des Äußeren Stadtrings West (Ausbau Hamburger Straße und Emerich-Ambros-Ufer).

Der **Prognoseplanfall 2030** geht zusätzlich von folgenden Annahmen aus:

- grundhafter Ausbau der Zwickauer Straße/Hahnebergstraße zwischen Würzburger Straße und Budapester Straße als Hauptverkehrsstraße mit Tempo 50, ausreichenden Begegnungsbreiten für Lkw und durchgehender Hauptstraßenbeschilderung,
- Anpassung der Knotenpunkte an der Würzburger Straße und der Budapester Straße an den Ausbau der Zwickauer Straße (alle Fahrbeziehungen zulässig, Freigabezeiten entsprechend optimiert),
- entsprechend des Beschlusses des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr vom 6. Januar 2016: überbreite Richtungsfahrbahnen auf dem Zelleschen Weg in beiden Richtungen zwischen Fritz-Foerster-Platz und Teplitzer Straße,
- Umsetzung der ÖPNV-Maßnahmen des Stadtbahnprogramms 2020 gemäß VEP2025plus

Im **Prognosenullfall 2030** wird im Gegensatz zum **Prognoseplanfall 2030** von folgenden verkehrlichen Rahmenbedingungen ausgegangen:

- keine Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 5 aus dem Stadtbahnprogramm 2020 (Johannstadt-Plauen), dafür weiterhin Buslinie 62
- keine neue Straßenbahnlinie 14 zwischen Löbtau und Bühlau, diese wird wieder durch die Buslinie 61 ersetzt,
- die Linien 7, 8 und 9 und 13 verkehren auf dem heutigen Linienweg,
- 2-streifige Richtungsfahrbahnen auf dem Zelleschen Weg in beiden Richtungen zwischen Fritz-Foerster-Platz und Teplitzer Straße wie im Bestand,
- unsanierter Straßenzug Hahnebergstraße/Zwickauer Straße wie im Bestand.

Zudem gelten die aktuellen Grundlagen und Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose 2030 (**siehe Anlage 3**).

3. Ergebnisse

Die Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont 2030 sind

- für den Prognosenullfall 2030 in den **Anlagen 1.1 bis 1.7**
- für den Prognoseplanfall 2030 in den **Anlagen 2.1 bis 2.7**

knotenstromfein enthalten. Zudem sind die Anteile des Schwerverkehrs (SV>3,5t) dargestellt.

Wichtige verkehrliche Zusammenhänge aus der VPU:

- Der Ausbau des Straßenzuges Hahnebergstraße/Zwickauer Straße zwischen Würzburger Straße und Budapester Straße im Planfall 2030 erhöht dessen Verkehrswirksamkeit deutlich und entlastet damit den Knotenpunkt Budapester Straße/Nürnberger Straße sowie die zuführende Chemnitzstraße von Kfz-Verkehr.
- Das Zulassen des Rechtsabbiegers von der Oederaner Straße auf die Rampe der Nossener Brücke (Richtung Ebertplatz) im Planfall 2030 führt zu einer Attraktivierung der Relation von der Oederaner Straße in die Gebiete südwestlich der Löbtauer Brücke. Durch diesen Effekt zeigt sich neben einer Zunahme der Verkehrsmenge auf der Oederaner Straße auch eine entsprechende Abnahme der Verkehrsmenge auf der Löbtauer Straße/Tharandter Straße.
- Der Prognoseplanfall 2030 geht entgegen dem Prognosenullfall von überbreiten Richtungsfahrbahnen auf dem Zelleschen Weg in beiden Richtungen zwischen Fritz-Foerster-Platz und Teplitzer Straße aus - dadurch kommt es auf dem Straßenzug Nürnberger Straße – Zellescher Weg zu einer Abnahme der querschnittsbezogenen Verkehrsmenge zwischen 2% und 6% zum Nullfall.

In der vorliegenden VPU sind die Einflüsse des ÖPNV auf den Verkehrsfluss und die Verkehrsnachfrage berücksichtigt, soweit dies die methodischen Möglichkeiten makroskopischer Verkehrsmodelle zulassen.

Als Anlagen sind zudem:

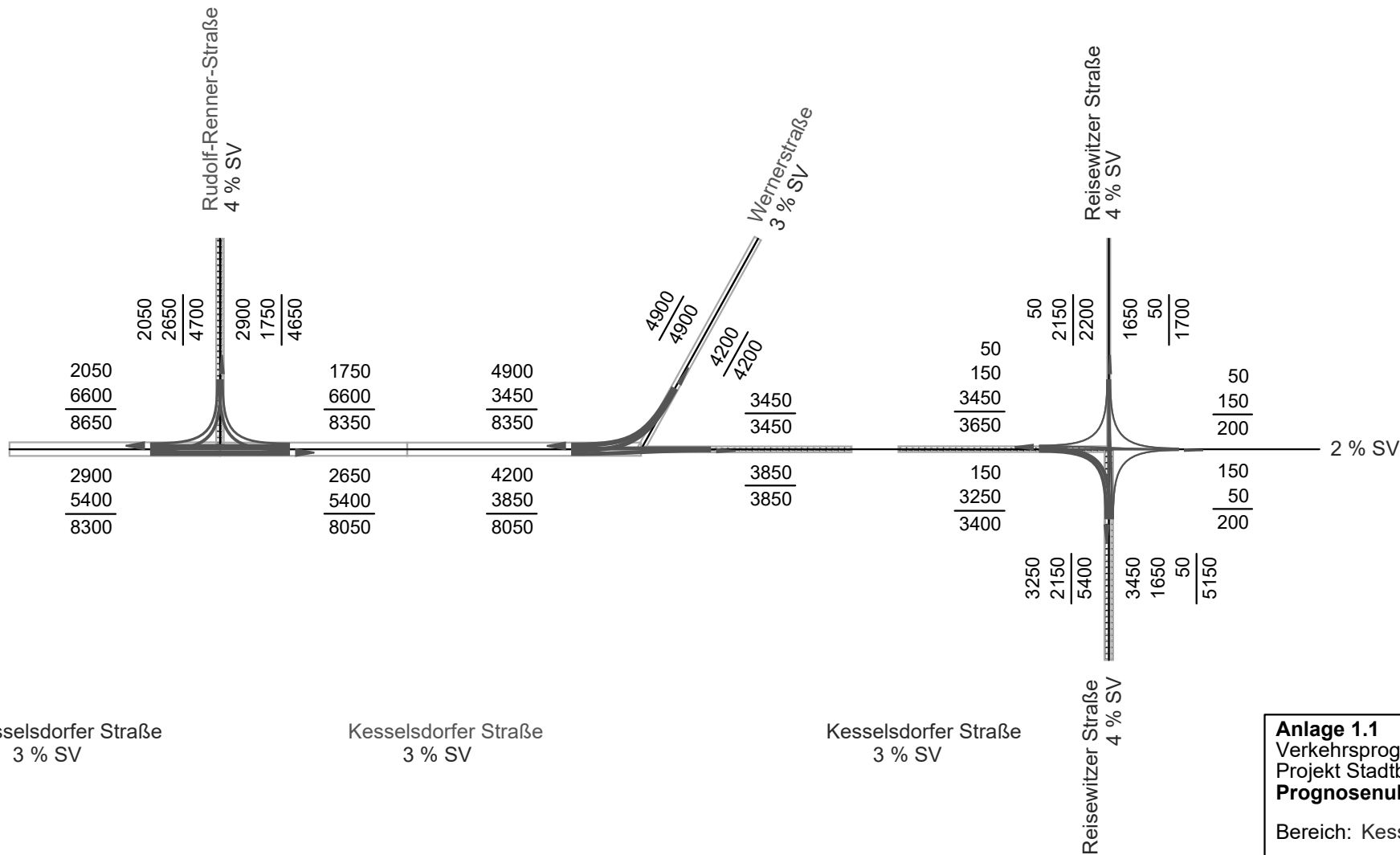
- die Grundlagen und Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose 2030,
- die aktuellen Umrechnungsfaktoren der Verkehrsanteile der Wochentage sowie
- die aktuellen stundenfeinen Tagesganglinien-Typen des Werktagsverkehrs (Erkenntnisse jeweils auf Basis ortsspezifischer Erhebungen aus den Pegelzählstellen)

enthalten. Diese bilden gemeinsam mit den Werten des DTV_w aus der vorliegenden VPU die Grundlage für die Verkehrsmengenermittlung für verkehrstechnische Untersuchungen, Schalluntersuchungen, mikroskopische Simulationen und andere.

4. Anmerkungen zum Verkehrsmodell

Die vorliegenden Angaben sind dem aktuellen Stand des integrierten Verkehrsmodells 2013/2030 der Landeshauptstadt Dresden entnommen. Dieses Modell bildet entsprechend des aktuellen Standes der Technik zuverlässig die intermodalen Wirkungszusammenhänge zwischen Verkehrsangebot und Nachfrage über alle Verkehrsträger hinweg ab. Auf Grundlage umfassender analytischer Erkenntnisse werden die komplexen Entscheidungsmuster von Personen und Wirtschaftsverkehren nachgebildet und berechnet. Analog zu analytischen Betrachtungen unterliegen aber auch die Aussagen makroskopischer Verkehrsmodelle generell methodischen Unschärfen. Die dargestellten Ergebnisse im Prognosehorizont 2030 sind das Ergebnis rationaler Entscheidungsprozesse in der verkehrlich-strukturellen Nachfrage innerhalb eines 15-jährigen Betrachtungszeitraums.

Aufgrund der methodischen Grenzen makroskopischer Verkehrsmodelle sind insbesondere Aussagen zu Verkehrsbelastungen von unter 1.000 Kfz/ 24h (betrifft insbesondere das Nebenstraßennetz) nur äußerst eingeschränkt möglich. Solche Werte unterliegen besonders starken statistischen Schwankungen. Bei baulichen, verkehrlichen und umwelttechnischen Dimensionierungen sollte deshalb aus verkehrsplanerischer Sicht eine werktägliche Mindestverkehrsmenge von 1.000 Kfz/ 24 h sowie 2% SV im Querschnitt angesetzt werden, falls keine weiteren lokalen Erkenntnisse zu Verkehrsmengen vorliegen.



Kesselsdorfer Straße
3 % SV

Kesselsdorfer Straße
3 % SV

Kesselsdorfer Straße
3 % SV

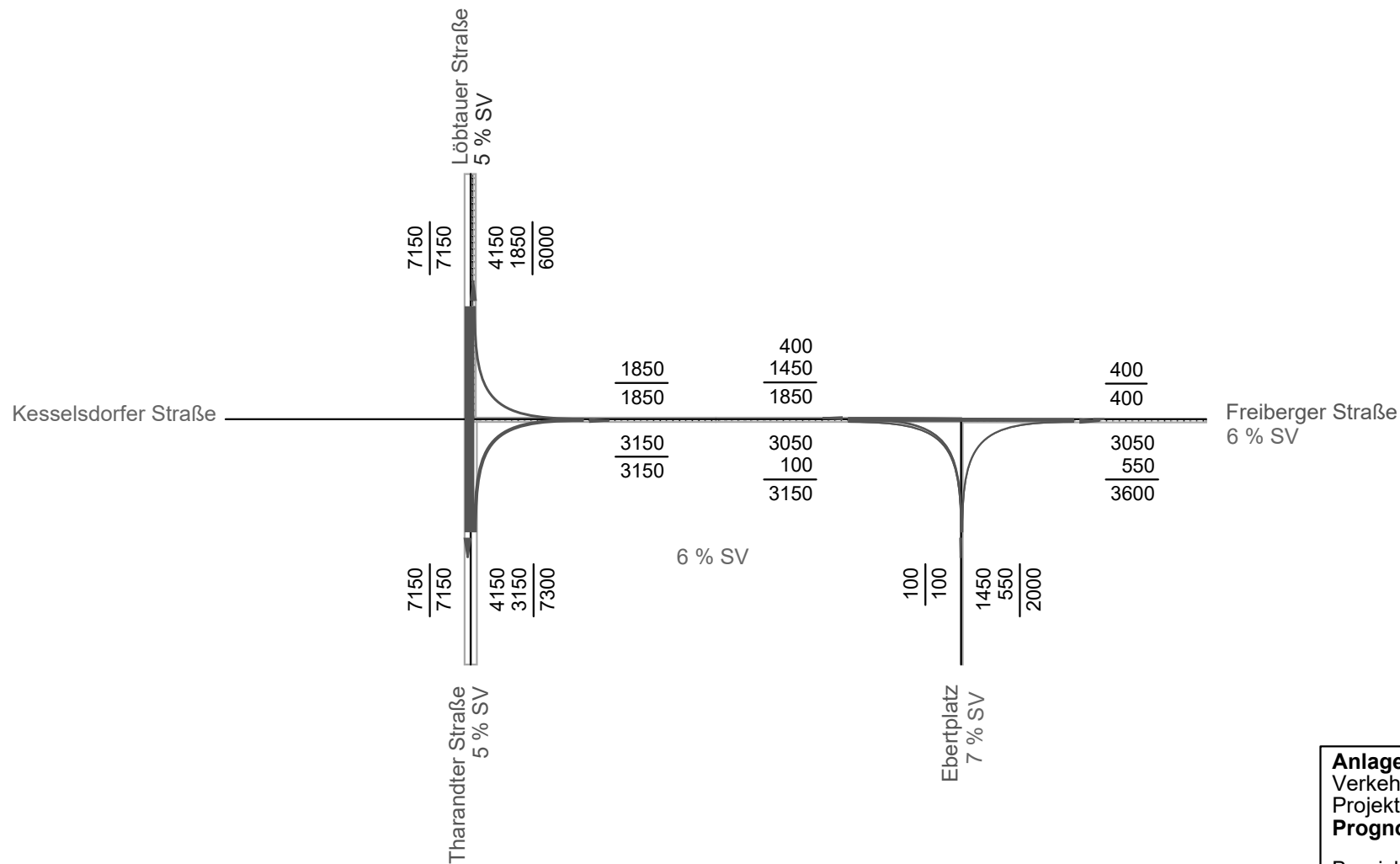
Anlage 1.1
 Verkehrsprognose 2030
 Projekt Stadtbahn 2020 im Teilabschnitt 1.2
Prognosenußfall 2030

Bereich: Kesselsdorfer Straße

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 19.05.2016
 Bearbeitungsstand: 07.10.2019

Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Stadtplanungsamt
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

SV = Schwerverkehrsanteil (>3,5t; DTV Mo-Fr), ohne Linienbusverkehr



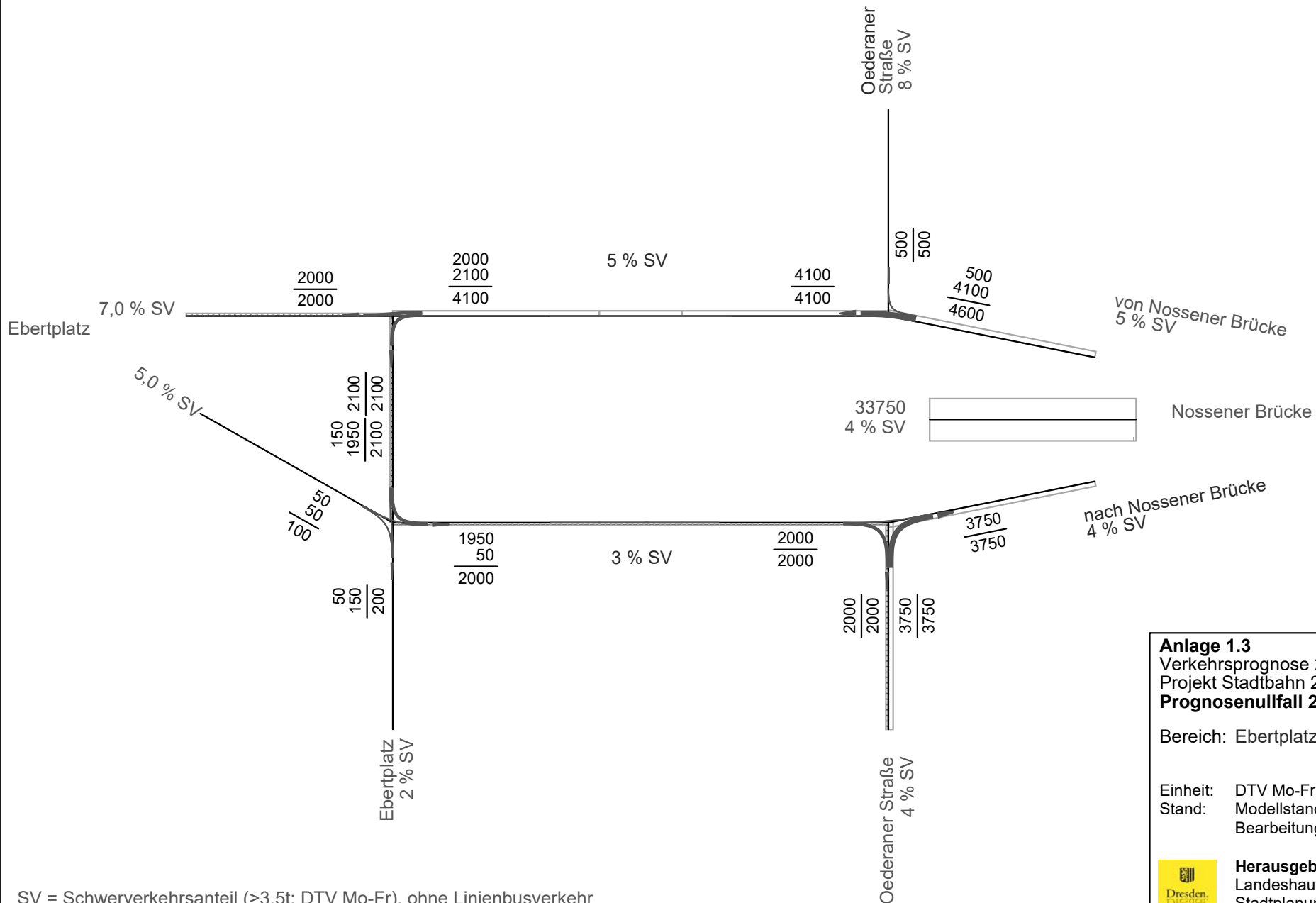
SV = Schwerververkehrsanteil (>3,5t; DTV Mo-Fr), ohne Linienbusverkehr

Anlage 1.2
 Verkehrsprognose 2030
 Projekt Stadtbahn 2020 im Teilabschnitt 1.2
Prognosenußfall 2030

Bereich: Freiberger Straße - Ebertplatz

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 19.05.2016
 Bearbeitungsstand: 07.10.2019


Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Stadtplanungsamt
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

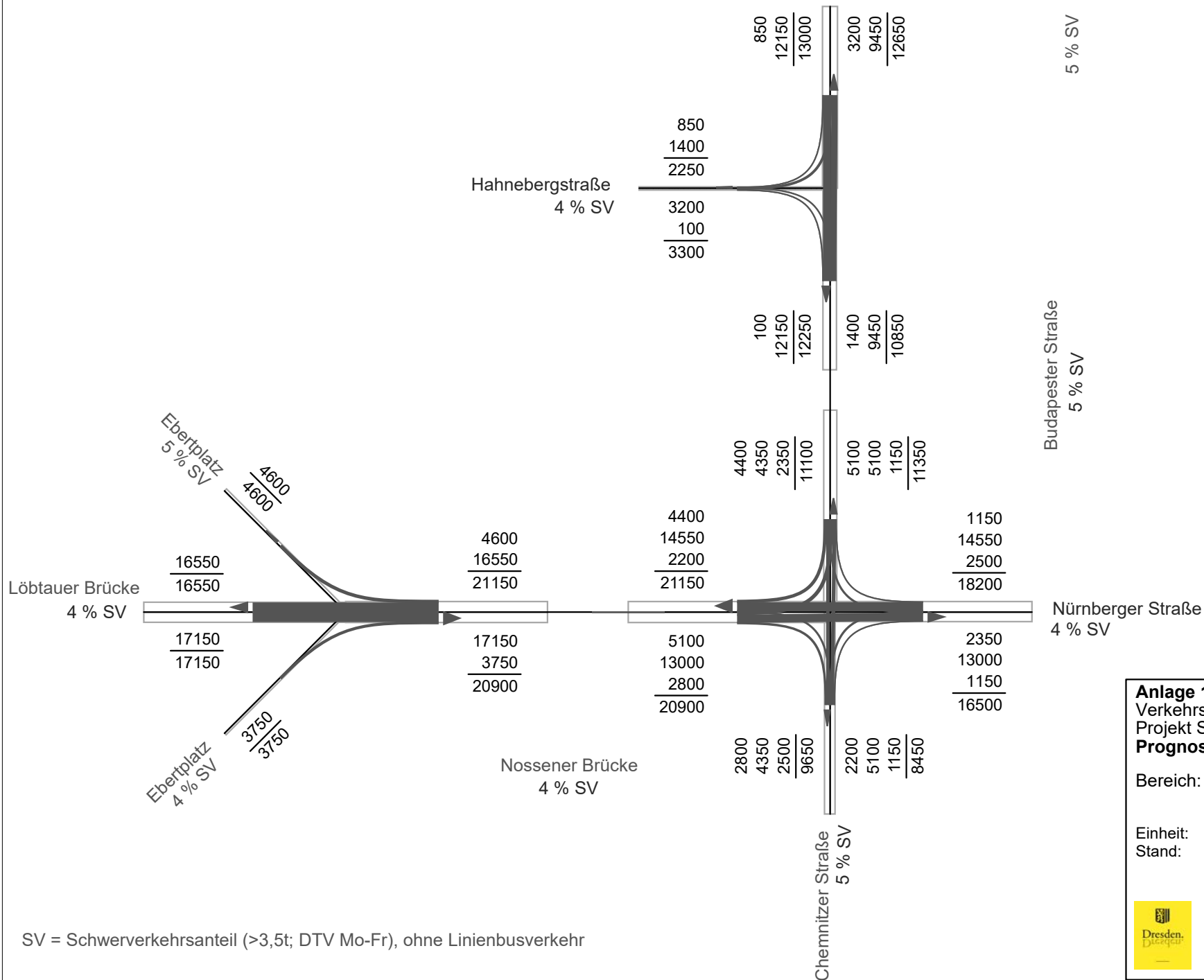


Anlage 1.3
 Verkehrsprognose 2030
 Projekt Stadtbahn 2020 im Teilabschnitt 1.2
Prognosenußfall 2030

Bereich: Ebertplatz

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 19.05.2016
 Bearbeitungsstand: 07.10.2019

Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Stadtplanungsamt
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung



Anlage 1.4
Verkehrsprognose 2030
Projekt Stadtbahn 2020 im Teilabschnitt 1.2
Prognosenußfall 2030

Bereich: Nossener Brücke
Budapester Straße

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
Stand: Modellstand: 19.05.2016
Bearbeitungsstand: 07.10.2019



Herausgeberin:
Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

Nürnberger Straße
4 % SV

4 % SV

4 % SV

4 % SV

Nürnberger Straße
4 % SV

Hohe Straße
5 % SV

Bernhardstraße
4 % SV

Liebigstraße
3 % SV

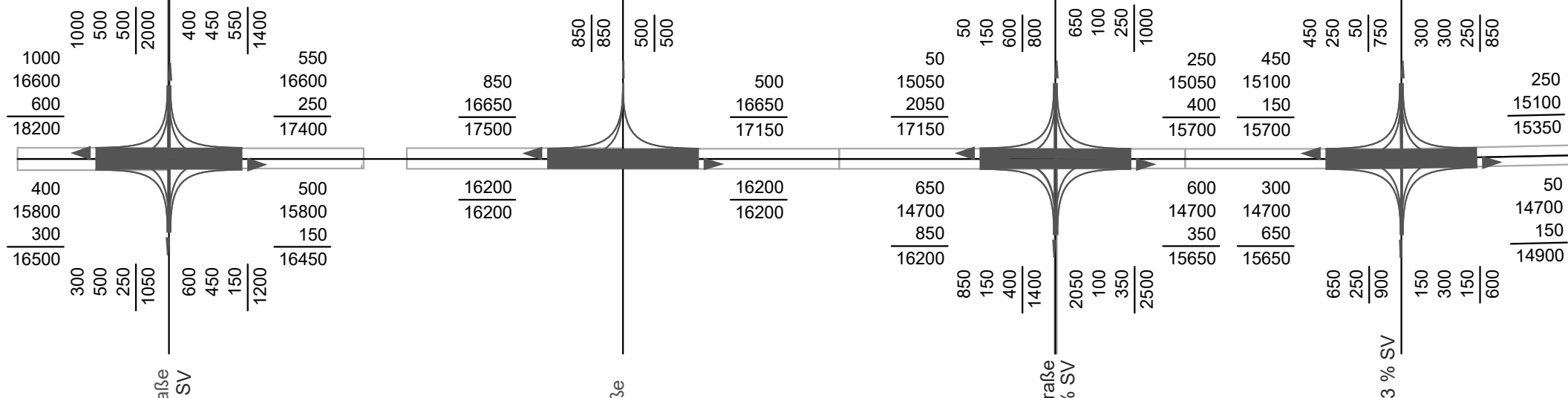
Hübnerstraße
3 % SV

Hohe Straße
4 % SV

Bernhardstraße

Liebigstraße
4 % SV

3 % SV



Anlage 1.5
Verkehrsprognose 2030
Projekt Stadtbahn 2020 im Teilabschnitt 1.2
Prognosenußfall 2030

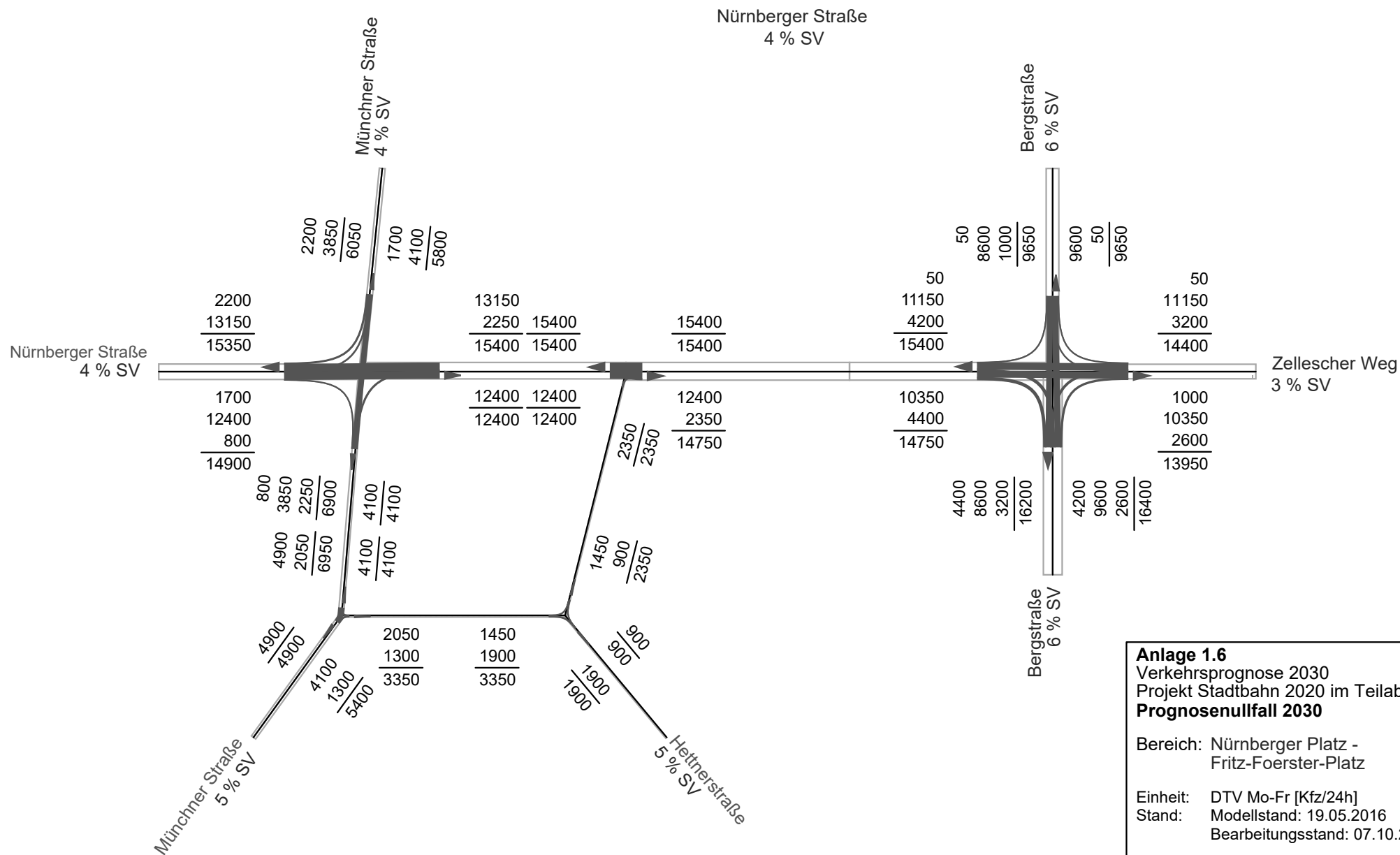
Bereich: Nürnberger Straße

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
Stand: Modellstand: 16.03.2016
Bearbeitungsstand: 07.10.2019



Herausgeberin:
Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

SV = Schwerverkehrsanteil (>3,5t; DTV Mo-Fr), ohne Linienbusverkehr

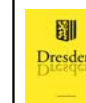


SV = Schwerverkehrsanteil (>3,5t; DTV Mo-Fr), ohne Linienbusverkehr

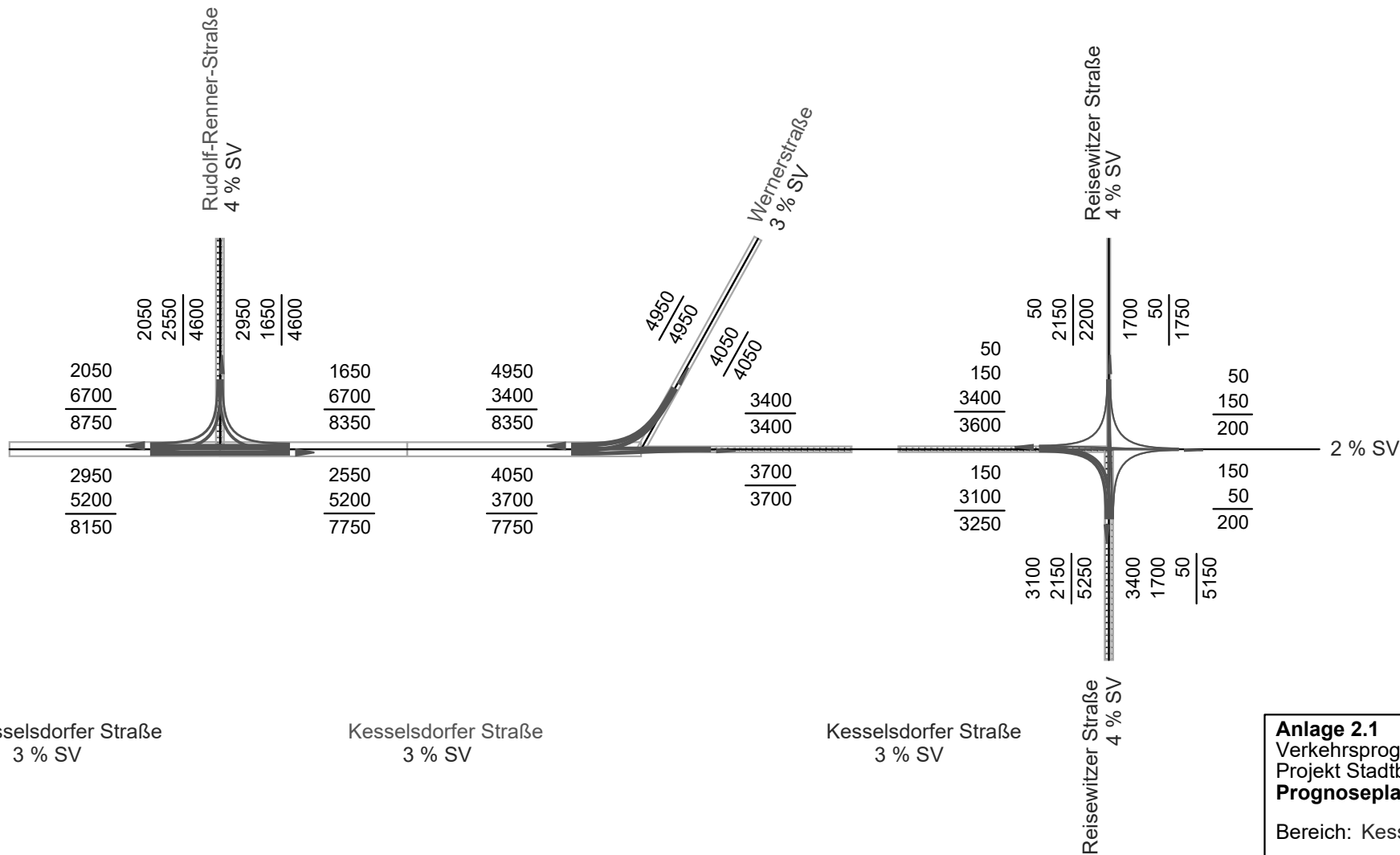
Anlage 1.6
Verkehrsprognose 2030
Projekt Stadtbahn 2020 im Teilabschnitt 1.2
Prognosenußfall 2030

Bereich: Nürnberger Platz -
Fritz-Foerster-Platz

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
Stand: Modellstand: 19.05.2016
Bearbeitungsstand: 07.10.2019



Herausgeberin:
Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung



Kesselsdorfer Straße
3 % SV

Kesselsdorfer Straße
3 % SV

Kesselsdorfer Straße
3 % SV

Anlage 2.1 Verkehrsprognose 2030 Projekt Stadtbahn 2020 im Teilabschnitt 1.2 Prognoseplanfall 2030

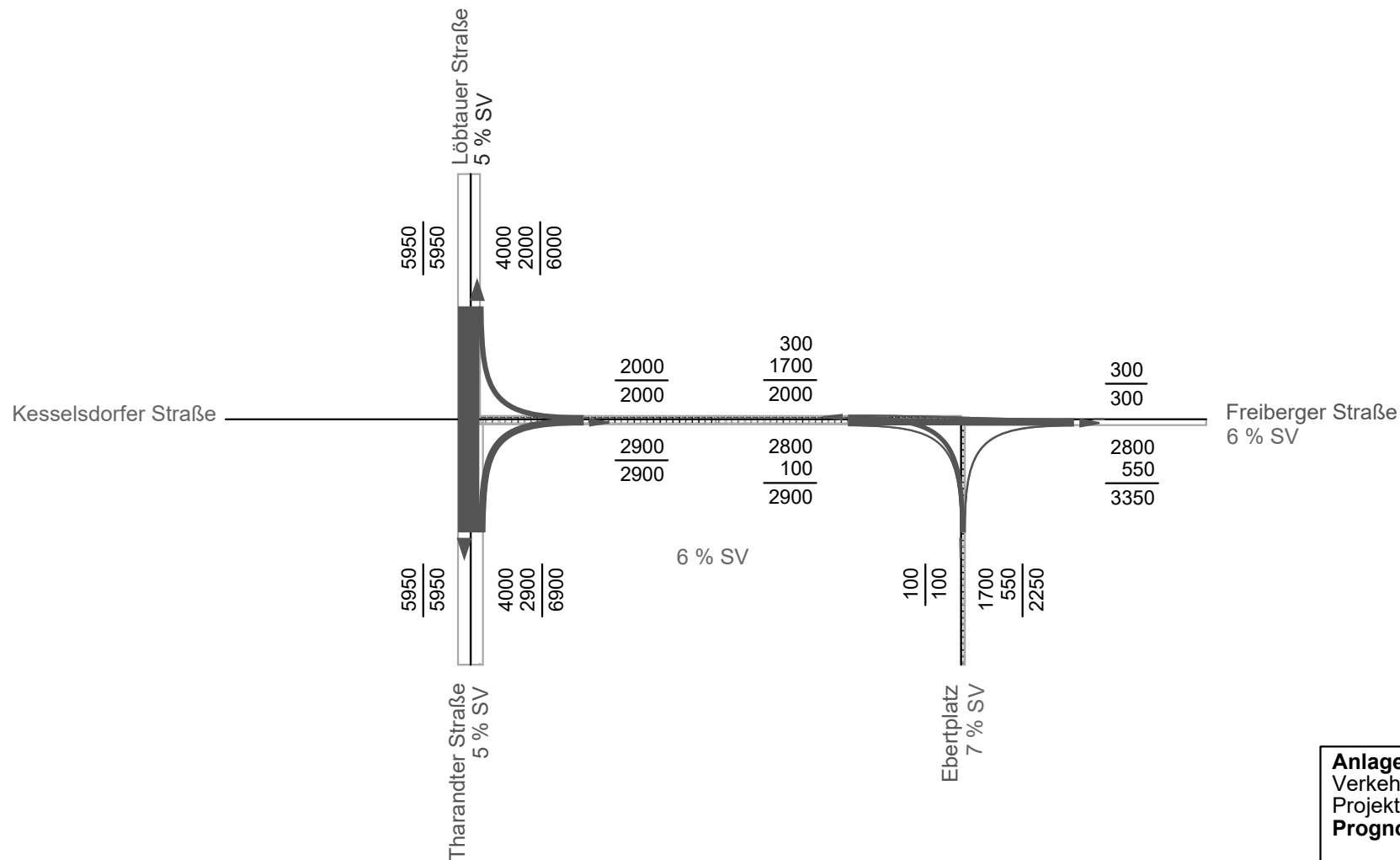
Bereich: Kesselsdorfer Straße

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
Stand: Modellstand: 19.05.2016
Bearbeitungsstand: 07.10.2019



Herausgeberin:
Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

SV = Schwerverkehrsanteil (>3,5t; DTV Mo-Fr) ohne Linienbusverkehr



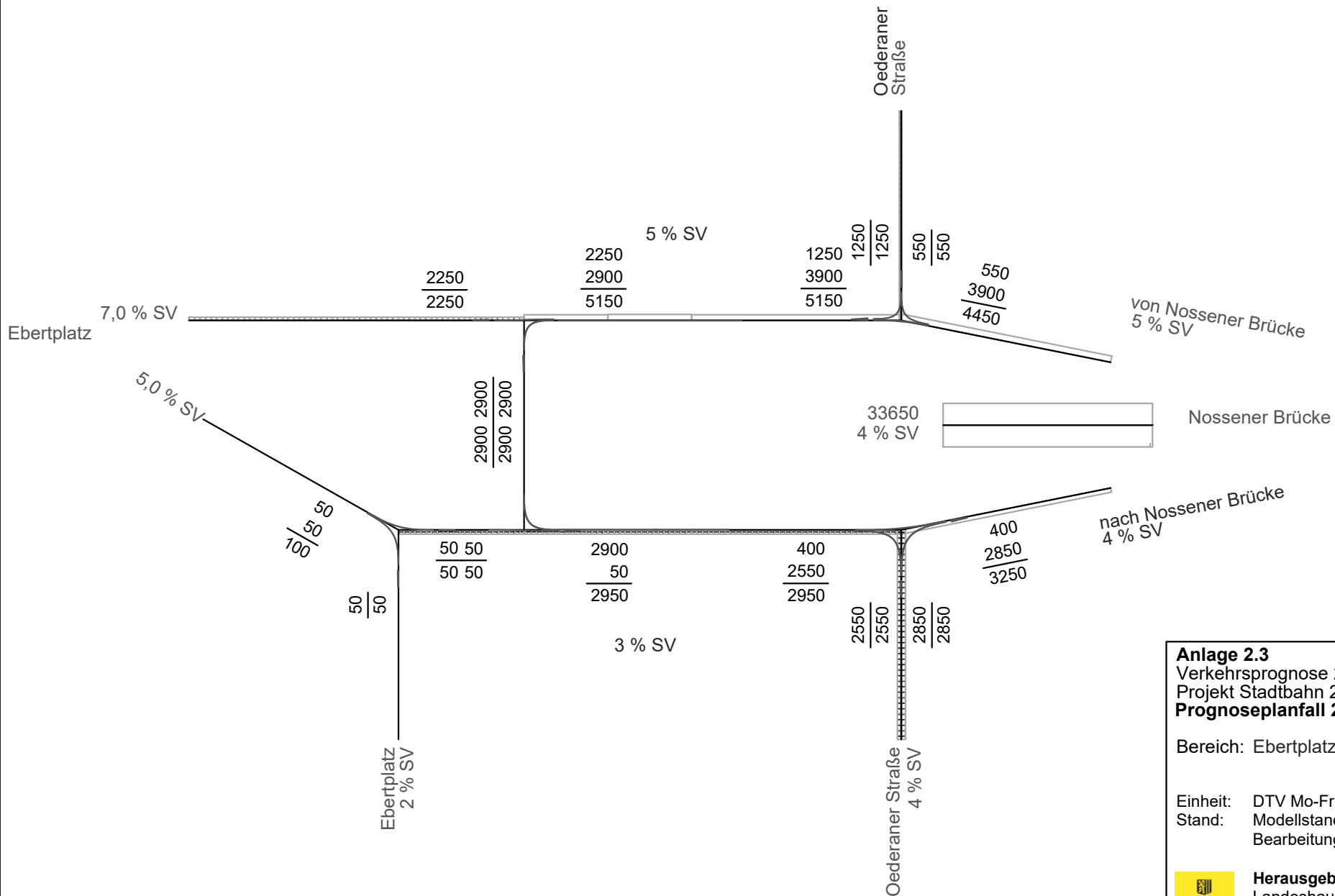
SV = Schwerverkehrsanteil (>3,5t; DTV Mo-Fr), ohne Linienbusverkehr

Anlage 2.2
 Verkehrsprognose 2030
 Projekt Stadtbahn 2020 im Teilabschnitt 1.2
Prognoseplanfall 2030

Bereich: Freiburger Straße - Ebertplatz

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 19.05.2016
 Bearbeitungsstand: 07.10.2019


Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Stadtplanungsamt
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung



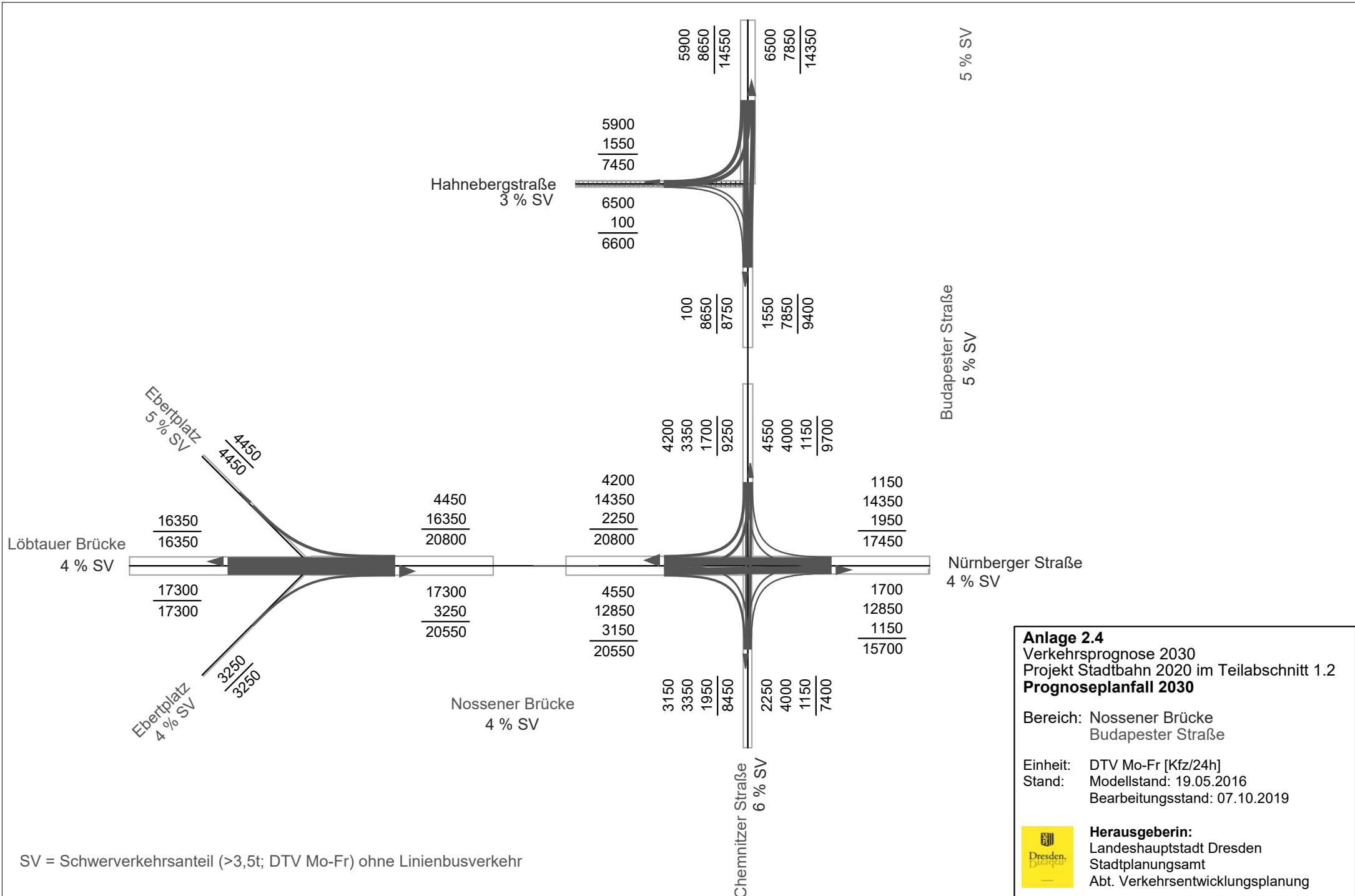
SV = Schwerverkehrsanteil (>3,5t; DTV Mo-Fr) ohne Linienbusverkehr

Anlage 2.3
 Verkehrsprognose 2030
 Projekt Stadtbahn 2020 im Teilabschnitt 1.2
Prognoseplanfall 2030

Bereich: Ebertplatz

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 19.05.2016
 Bearbeitungsstand: 07.10.2016

Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Stadtplanungsamt
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung



Anlage 2.4
 Verkehrsprognose 2030
 Projekt Stadtbahn 2020 im Teilabschnitt 1.2
Prognoseplanfall 2030

Bereich: Nossener Brücke
 Budapester Straße

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 19.05.2016
 Bearbeitungsstand: 07.10.2019


Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Stadtplanungsamt
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

Nürnberger Straße
4 % SV

4 % SV

4 % SV

4 % SV

Nürnberger Straße
4 % SV

Hohe Straße
5 % SV

Bernhardstraße
4 % SV

Liebigstraße
3 % SV

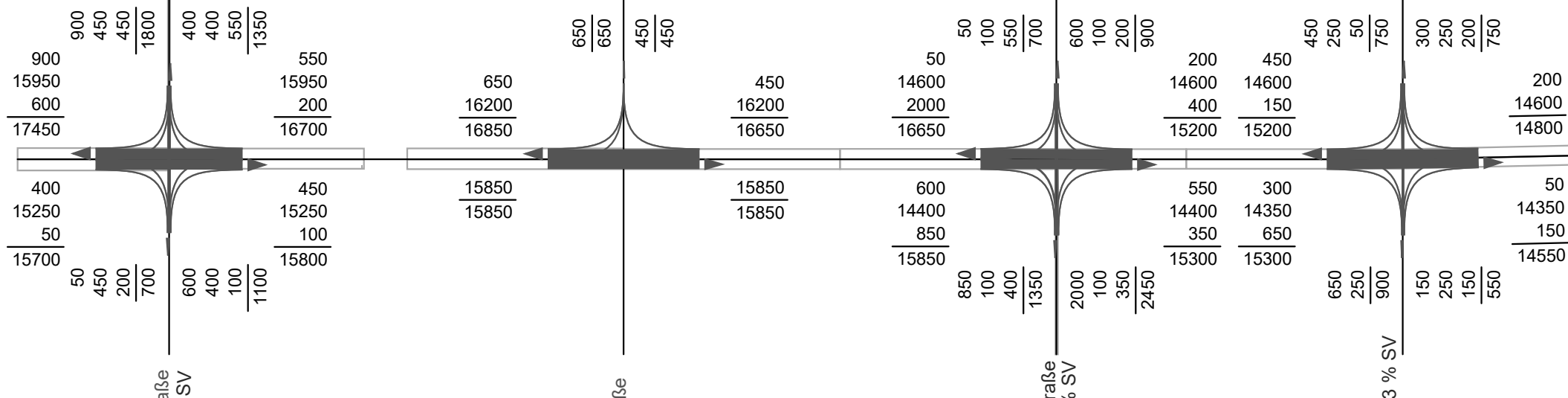
Hübnerstraße
3 % SV

Hohe Straße
4 % SV

Bernhardstraße

Liebigstraße
4 % SV

3 % SV



SV = Schwerverkehrsanteil (>3,5t; DTV Mo-Fr) ohne Linienbusverkehr

Anlage 2.5

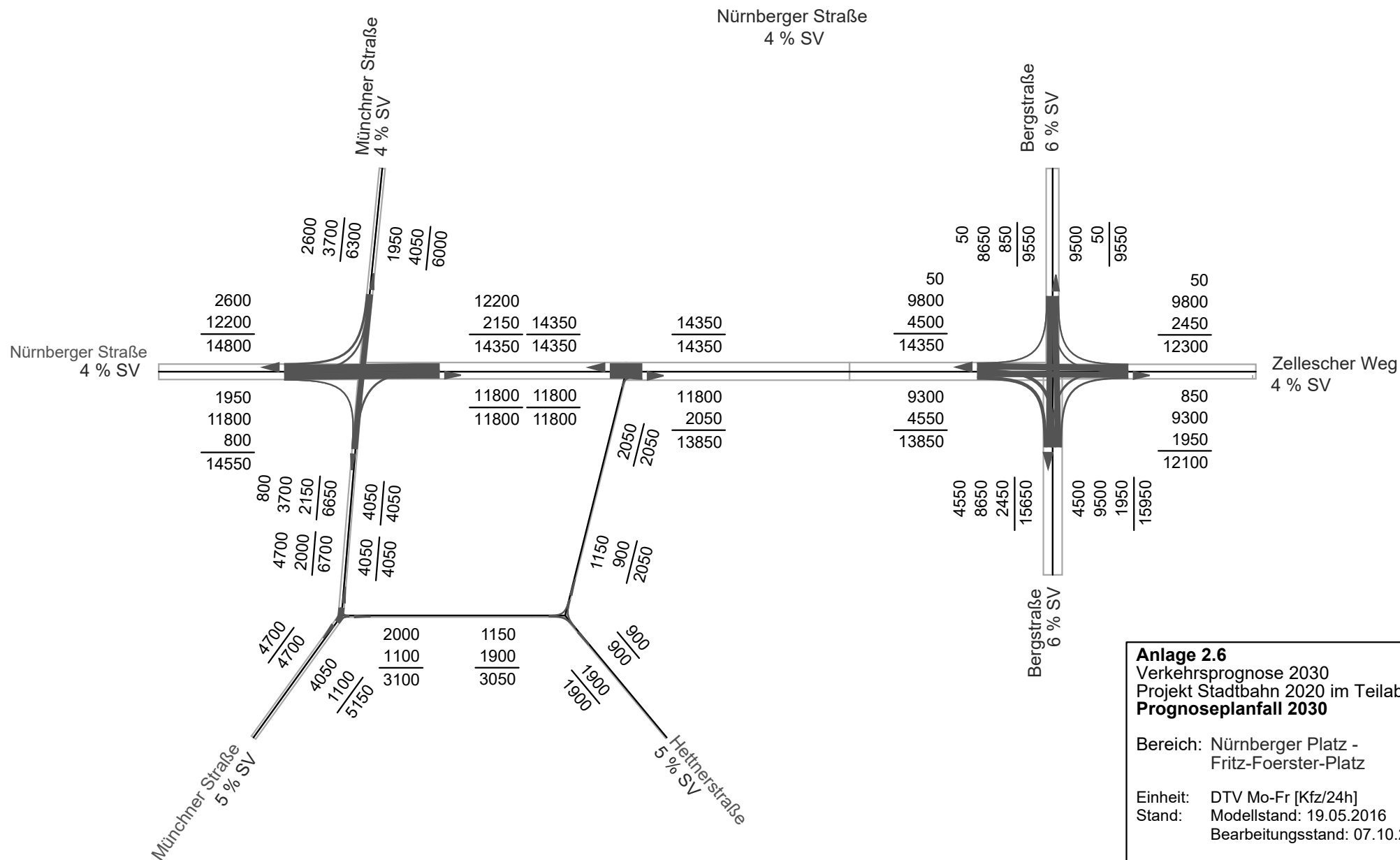
Verkehrsprognose 2030
Projekt Stadtbahn 2020 im Teilabschnitt 1.2
Prognoseplanfall 2030

Bereich: Nürnberger Straße

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
Stand: Modellstand: 19.05.2016
Bearbeitungsstand: 07.10.2019



Herausgeberin:
Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung



Anlage 2.6
 Verkehrsprognose 2030
 Projekt Stadtbahn 2020 im Teilabschnitt 1.2
Prognoseplanfall 2030

Bereich: Nürnberger Platz -
 Fritz-Foerster-Platz

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 19.05.2016
 Bearbeitungsstand: 07.10.2019



Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Stadtplanungsamt
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

Grundlagen und Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose 2030

Die Verkehrsbelastungen für das Prognosejahr 2030 werden auf der Grundlage einer verkehrsplanerischen Modellrechnung, dem „Integrierten Verkehrsmodell Dresden 2013/2030“ erarbeitet. Das Verkehrsmodell besteht aus Netzmodellen und Verkehrsstrommatrizen für die verschiedenen Verkehrsarten. Die ableitbaren Wegebeziehungen werden in einem definierten Untersuchungsraum simuliert.

Den *Untersuchungsraum* bilden die Landeshauptstadt Dresden (Planungsgebiet PG) und der Verdichtungsraum „Oberes Elbtal“ (erweitertes Planungsgebiet ePG) einschließlich einer erweiterten Umlandzone (UL). Die Grenzen des Untersuchungsraumes liegen bis etwa 60 km außerhalb des Stadtgebietes. Sie wurden so gewählt, dass der überwiegende Teil der auf Dresden wirkenden verkehrlichen Einflüsse im Verkehrsmodell Berücksichtigung findet. Verkehrsströme von weiter außerhalb sind gesondert integriert. Der Untersuchungsraum ist in mehr als 950 Verkehrszellen gegliedert, davon entfallen etwa 550 auf das Stadtgebiet Dresden.

Das *Netzmodell* enthält alle Bundesfernstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen sowie wichtige Gemeindestraßen. In der Landeshauptstadt Dresden sowie im unmittelbar angrenzenden Umland ist das Straßennetz besonders feinmaschig abgebildet. Alle Maßnahmen der Landesverkehrsprognose Sachsen 2025 sowie die im VEP 2025plus definierten Maßnahmen der Landeshauptstadt Dresden, die ausgehend vom Jahr 2013 bis zum Prognosejahr 2030 voraussichtlich verkehrswirksam werden, sind eingearbeitet. Dazu zählen u.a.:

- Fertigstellung S 177n Pirna – Radeberg – BAB 4,
- Neubau Teilstück E.-Ambros-Ufer stadtwärts im Bereich Altcotta mit zweiter Richtungsfahrbahn,
- Fertigstellung der S 84n Cossebaude - Meißen bis zum 3. Bauabschnitt,
- zweistreifiger Neubau der B 6n OU Cossebaude,
- Umgestaltung und Sanierung der Albertbrücke, Sperrung der Augustusbrücke für Kfz,
- vierstreifiger Ausbau Hamburger Straße von Weißeritzbrücke bis Cossebauder Straße mit ÖPNV-Verknüpfungspunkt Dresden-Cotta,
- 1. Ausbaustufe (zweistreifig) Königsbrücker Straße Nord von Olbrichtplatz bis Brücke Industriegelände,
- zweistreifiger Ausbau Stauffenbergallee West
- zweistreifiger Ausbau Königsbrücker Straße Süd zwischen Albertplatz und Olbrichtplatz,
- Neubau der AS Weixdorf an die A 4 und Anbindung zum Gewerbegebiet Promigberg,
- Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße zwischen Gröbelstraße und Löbtauer Straße (ohne Kfz),
- Neubau östliche Verlängerung Tiergartenstraße zur Liebstädter Straße,
- Neubau Verlängerung Liebstädter Straße zur Reicker Straße,
- Neubau der Querspange Sporbitz,
- Neubau/Ausbau Fröbelstraße Süd – Papiermühlengasse (zweistreifig),
- Umsetzung Stadtbahnprogramm (TP 1 bis 3) und S-Bahn-Ausbau (Takt und Haltestellen),
- Ergänzung Stadtbahn 2020 zwischen Strehlen und Pohlandplatz (Linie 14 Leutewitz – Tolkewitz)
- Ausbau Elberadweg, Sanierung und Attraktivierung Fuß/Rad,
- Schwerverkehrsverbot im Durchgangsverkehr,

Die *Strukturdaten* sind wesentliche Grundlage für die Entwicklung der Verkehrsstrommatrizen. Sie wurden aufbauend auf den Analysewerten, der jüngsten Entwicklung und den absehbaren Entwicklungstendenzen für das Jahr 2030 prognostiziert. Sämtliche Strukturdaten - Einwohner (in Altersklassen), Arbeitsplätze, Verkaufsflächen und weitere - waren für jede einzelne Verkehrszelle bereit zu stellen. Dieser Prozess vollzog sich für das Dresdner Stadtgebiet unter maßgebender Beteiligung der Kommunalen Statistikstelle, des Stadtplanungsamtes sowie weiterer Fachämter der Landeshauptstadt Dresden. Die Strukturdaten des Umlandes beruhen maßgeblich auf dem Landesverkehrsmodell Sachsen, der 5. regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes, Prognosen für die Erlebnisregion Dresden sowie weiterer Angaben.

Eckdaten der prognostizierten Entwicklung (Angaben gerundet, Bearbeitungsstand: 07.12.2015):

	Analyse 2013			Prognose 2030		
	Dresden*	Umland	Gesamt	Dresden*	Umland	Gesamt
Einwohner, gesamt	541.900	754.200	1.296.100	594.000	659.800	1.253.800
Arbeitsplätze, gesamt	307.200	332.800	640.000	316.000	285.900	601.900
Verkaufsflächen [m²]	912.200	1.324.800	2.084.000	931.500	1.324.800	2.256.300

Das „Verkehrsmodell Dresden“ wird beständig an neue Erkenntnisse angepasst und fortgeschrieben.

*Angaben für Dresden mit Haupt- und Nebenwohnern

Umrechnungsfaktoren Verkehrsanteile Wochentage

Datenbasis : **Mittelwerte 2015**
42 Pegelzählstellen gesamtes Stadtgebiet DD

Fahrzeuge bis 3,5t

(Pkw, PkwA, Kt, Krad, Son)

	DTV	DTVw	DTVu	DTVsa	DTVso
Ausgangswert					
DTV		x 1,14	x 1,04	x 0,86	x 0,63
DTVw	x 0,87		x 0,91	x 0,75	x 0,53
DTVu	x 0,96	x 1,09		x 0,82	x 0,58
DTVsa	x 1,16	x 1,34	x 1,22		x 0,72
DTVso	x 1,59	x 1,88	x 1,71	x 1,39	

Fahrzeuge größer 3,5t

(Lkw, LkwA, Bus, Lz)

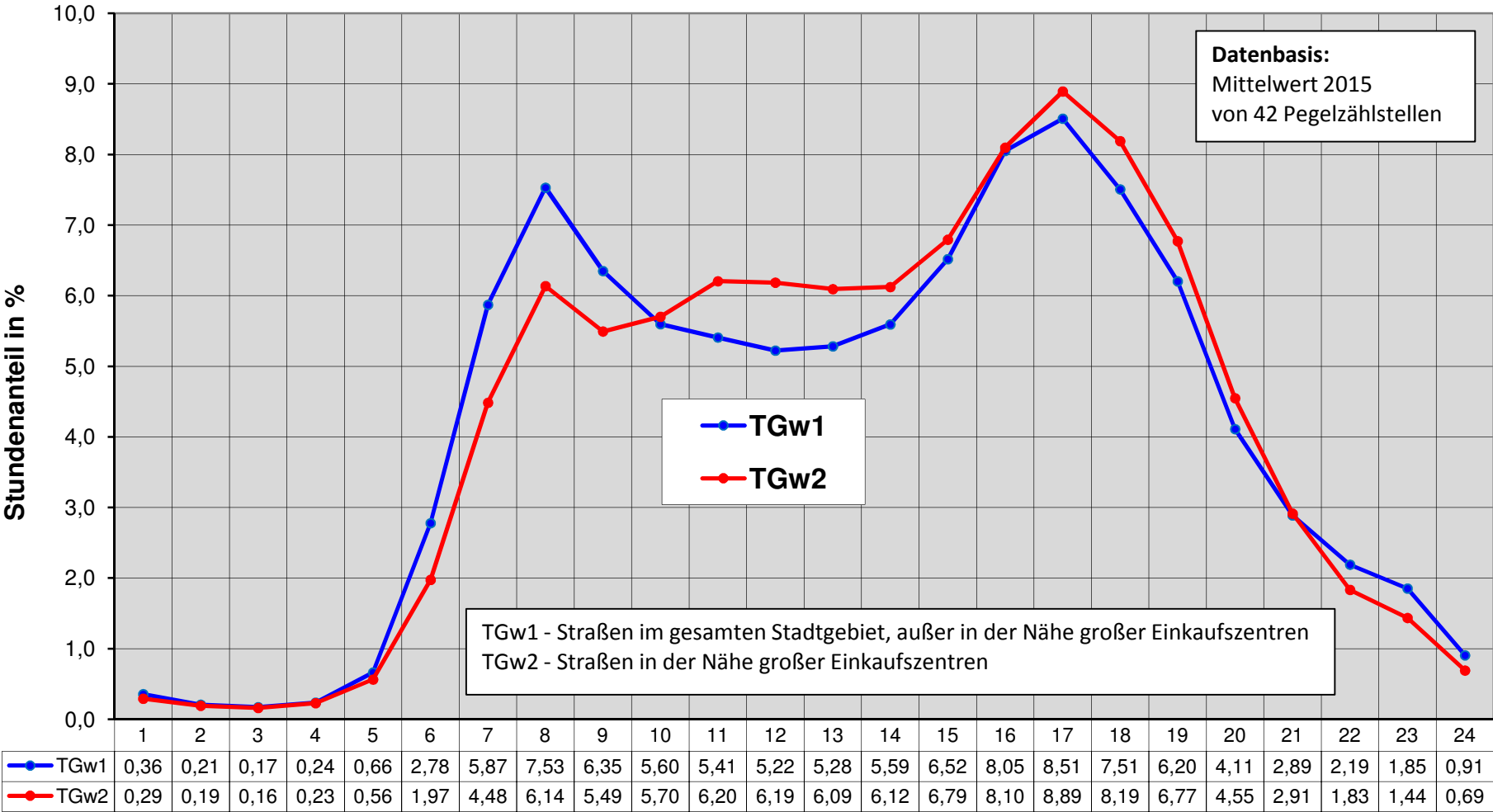
	DTV	DTVw	DTVu	DTVsa	DTVso
Ausgangswert					
DTV		x 1,33	x 1,20	x 0,42	x 0,24
DTVw	x 0,75		x 0,90	x 0,32	x 0,18
DTVu	x 0,83	x 1,11		x 0,35	x 0,20
DTVsa	x 2,35	x 3,13	x 2,82		x 0,56
DTVso	x 4,19	x 5,57	x 5,02	x 1,78	

Die Umrechnung von Samstag- und Sonntagswerten auf Wochenbelegungen sollte nur in Ausnahmefällen erfolgen.

DTV	DTV	alle Tage des Jahres
DTVw	Werktag	alle Tage Montag bis Freitag außer Ferientage und Feiertage
DTVu	Ferien	alle Ferientage
DTVsa	Samstag	alle Samstage außer Feiertage
DTVso	Sonntag	alle Sonntage einschließlich Feiertage

Für die genauere Berechnung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke aller Tage des Jahres (DTV) steht das Programm AO Verkehrsplaner bei 66.51 zur Verfügung.

Tagesganglinientypen des Pkw-Verkehrs
Stadtgebiet LH Dresden



Tagesganglinientyp des Schwerververkehrs (SV)
Stadtgebiet LH Dresden

