

Landeshauptstadt Dresden

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau und Verkehr |
Amt für Stadtplanung und Mobilität | Abt. Verkehrsentwicklungsplanung |
SG Grundlagen der Verkehrsentwicklung



Dresden.
Dresdener

Verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) auf Basis der Verkehrsprognose Dresden 2035

Untersuchung für den Bereich:

**Große Meißner Straße, Köpckestraße,
Albertstraße, Antonstraße**
(Projektnullfall und 2 Projektplanfälle)

Projekt:	Prüfung der 2-Streifigkeit der Großen Meißner Straße und der Köpckestraße VPU 2035-37
Anforderung:	61.7 (Herr Zschoge)
Bearbeitungsstand:	14.12.2023
Modell:	Prognose IVM 2035, Stand vom 24.05.2022
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.	Spitzenstundenanteil	6
5.	Anmerkungen zum Verkehrsmodell	6

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1:	Verkehrsprognose 2035, Verkehrsmengen im Projektnullfall, Kfz/24 h DTVw5
Anlage 2:	Verkehrsprognose 2035, Verkehrsmengen im Planfall 2-streifig, Kfz/24 h DTVw5
Anlage 3:	Verkehrsprognose 2035, Verkehrsmengen im Planfall 2-streifig mit Leitzielen DMP2035+, Kfz/24 h DTVw5
Anlage 4:	Verkehrsprognose 2035, Differenznetz Planfall 2-streifig minus Projektnullfall, Kfz/24 h DTVw5
Anlage 5:	Verkehrsprognose 2035, Differenznetz Planfall 2-streifig mit Leitzielen DMP 2035+ minus Projektnullfall, Kfz/24 h DTVw5
Anlage 6:	Verkehrsprognose 2035, Knotenströme im Planfall 2-streifig, Kfz/24 h DTVw5
Anlage 7:	Verkehrsprognose 2035, Knotenströme im Planfall 2-streifig mit Leitzielen DMP 2035+ Kfz/24 h DTVw5
Anlage 8:	Grundlagen und Rahmenbedingungen des Integrierten Verkehrsmodells 2035 der Landeshauptstadt Dresden
Anlage 9:	Aktuelle Tageshochrechnungsfaktoren des Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs (DTV)
Anlage 10:	Aktuelle Stundenanteile bzw. Tagesganglinien des Kfz-Verkehrs

1. Zielstellung und Aufgabe

Die vorliegende verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) zur Großen Meißner Straße und zur Köpckestraße hat das Ziel, für den zeitlichen Horizont des Jahres 2035 auf Basis des aktuellen integrierten Verkehrsmodells der Landeshauptstadt Dresden die zu erwartenden werktäglichen Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr in Kfz/24h (DTV_{w5}) darzustellen.

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich dabei auf die Große Meißner Straße bzw. Köpckestraße die Albertstraße, die Antonstraße sowie das nachgelagerte Straßennetz.

Laut Aufgabenstellung wurden die Verkehrsmengen für den

- **Projektnullfall:** mit 4-Streifigkeit der Großen Meißner Straße bzw. Köpckestraße wie im Bestand,
- **Planfall 2-Streifigkeit:** 2-Streifigkeit der Großen Meißner Straße bzw. Köpckestraße zugunsten der Einordnung von Radverkehrsanlagen sowie Führung der Straßenbahn in Mittellage,
- **Planfall 2-Streifigkeit mit Modal-Split nach Leitziele DMP 2035+:** wie Planfall 2-Streifigkeit, zudem Anteil (Modal Split) des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr und ÖPNV) am Binnenverkehr mit 75 Prozent und im Pendlerverkehr mit 50%.

2. Methodik und Randbedingungen

Im **Projektnullfall** gelten für das Untersuchungsgebiet unter anderem folgende, wichtige verkehrliche sowie strukturelle Rahmenbedingungen:

- 4-Streifigkeit der Großen Meißner Straße bzw. Köpckestraße wie im Bestand sowie Verkehrsorganisation an den Knotenpunkten Carolaplatz und Hainstraße/Große Meißner Straße wie im Bestand,
- Strukturdaten und Verkehrsnachfrage des Prognosehorizonts 2035.

Für den **Planfall 2-Streifigkeit** gelten folgende verkehrliche Rahmenbedingungen:

wie **Projektnullfall**, aber:

- 2-Streifigkeit Großen Meißner Straße bzw. Köpckestraße zugunsten der Einordnung von beidseitigen Radverkehrsanlagen mit Anpassung der Spurkonfiguration an den Knotenpunkten Carolaplatz und Hainstraße/Große Meißner Straße,
- Führung der Straßenbahn in Mittellage.

Der **Planfall 2-Streifigkeit mit Modal-Split nach Leitziele DMP 2035+** geht von folgenden verkehrlichen Rahmenbedingungen aus:

- wie **Planfall 2-Streifigkeit**, zudem
- Entsprechend der Leitziele des Dresdner Mobilitätsplanes 2035+ erreichen der Fuß und Radverkehr sowie der ÖPNV bis 2035 einen Anteil von 75 Prozent am Dresdner Stadtverkehr (Binnenverkehr) und von 50% im Quell- und Zielverkehr der Ein- und Auspendler

Für den Ansatz der Einhaltung der Modal-Split-Ziele wurden die Matrizen der Verkehrsnachfrage für das Stadtgebiet und das Umland jeweils getrennt für die Nachfragesegmente des Personenverkehrs mit Pkw und des Wirtschaftsverkehrs mit Pkw (nicht aber den Wirtschaftsverkehr mit Lkw) und für jeden Verkehrsbezirk in gleicher Weise so angepasst, dass die Nachfrage im Kfz-Verkehr dann im Binnen-

verkehr und im Quell-Ziel-Verkehr die Zielmarke 25% Kfz-Verkehr bzw. 50% Kfz-Verkehr erreicht. Damit wurde hier ein vereinfachter, pauschaler Ansatz umgesetzt, der in dieser Näherung den lokalen Effekt einer solchen Zielerreichung beschreiben kann.

Zudem gelten die aktuellen Grundlagen und Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose 2035 (siehe Anlage 8).

3. Ergebnisse

Die Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont 2035 für den **Projektnullfall**, den **Planfall 2-Streifigkeit** den **Planfall 2-Streifigkeit mit Leitziele DMP 2035+** sowie die entsprechenden **Differenznetze Planfall minus Nullfall** sind in den **Anlagen 1 bis 5** dargestellt.

Die knotenstromfeine Darstellung der Verkehrsmengen im **Planfall 2-Streifigkeit** und im **Planfall 2-Streifigkeit mit Leitziele DMP 2035+** ist in den **Anlagen 6 bis 7** enthalten.

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

Fahrzeuge des ÖPNV (Busse, Straßenbahnen) sind hier nicht berücksichtigt, sondern müssen bei DVB AG bzw. VVO abgefragt werden.

Wichtige verkehrliche Zusammenhänge aus der VPU:

In der folgenden Tabelle sind zusätzliche ausgewählte Verkehrsmengen im **Projektnullfall**, im **Planfall 2-Streifigkeit** und im **Planfall 2-streifigkeit mit Leitziele DMP 2035+** dargestellt.

Querschnitt	Nullfall 2035	Planfall 2-Streifigkeit	Differenz zu Nullfall [%]	Planfall 2-Streifigkeit mit Leitziele	Differenz zu Nullfall [%]
Köpckestraße: Querschnitt westlich Carolaplatz	26.800	19.900	-6.900 (-26%)	18.800	-8.000 (-30%)
Antonstraße: Querschnitt westlich Albertplatz	16.100	19.500	+3.400 (+21%)	17.100	+1.000 (+6%)
Albertstraße: Querschnitt nördlich Carolaplatz	17.600	20.000	+2.400 (+14%)	18.100	+500 (+3%)
Hansastraße: Querschnitt nördlich Schlesischer Platz	29.900	29.300	-600 (-2%)	26.500	-3.400 (-11%)
Wigardstraße: Querschnitt östlich Carolaplatz	12.000	9.700	-2.300 (-19%)	8.300	-3.700 (-31%)
Glacistraße: Querschnitt südlich Bautzner Straße	2.600	3.000	+400 (+15%)	2.300	-300 (-12%)

Der **Planfall 2-Streifigkeit** geht von einer 2-Streifigkeit der Großen Meißner Straße bzw. Köpckestraße mit Führung der Straßenbahn in Mittellage aus. Gegenüber dem Nullfall mit 4-streifiger Fahrbahn sinkt die Kapazität auf dieser Strecke und ein Teil des ursprünglichen Verkehrs dieser Strecke verlagert sich auf andere Routen. Davon betroffen ist insbesondere die Relation Albertstraße – Antonstraße/ Albertplatz.

Zunehmende Verkehrsmengen zeigen sich auf:

- Antonstraße mit bis zu + 3.400 Kfz (+21%),
- Albertstraße mit bis zu + 2.400 Kfz (+14 %) sowie
- Hoyerswerdaer Straße mit 1.200 (+24%)

Neben einer Abnahme des Verkehrs auf der Großen Meißner Straße bzw. Köpckestraße sinkt die Verkehrsmenge auch auf den zuführenden Strecken, insbesondere der Hainstraße und der Wigardstraße.

Abnehmende Verkehrsmengen zeigen sich auf:

- der Hainstraße mit bis zu -6.000 Kfz (-30 %),
- der Wigardstraße mit -2.300 Kfz (-19 %) sowie
- der Carolabrücke mit -1.200 Kfz (-33 %).

Im **Planfall 2-Streifigkeit mit Leitziele DMP 2035+** enthält die baulichen Maßnahmen des **Planfalls 2-Streifigkeit**. Zudem wird entsprechend der Leitziele des Dresdner Mobilitätsplanes 2035+ für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) ein Anteil (Modal Split) von 75 Prozent am Stadtverkehr für den Zeithorizont 2035 sowie im Quell- und Zielverkehr der Ein- und Auspendler von 50% entsprechend der beschriebenen Methodik unterstellt.

Auch im **Planfall 2-Streifigkeit mit Leitziele DMP 2035+** nimmt aufgrund der **2-Streifigkeit** die Verkehrsbelegung auf der Großen Meißner Straße bzw. Köpckestraße sowie den zuführenden Straßen Wigardstraße und Hainstraße deutlich ab. Die Verlagerung des Verkehrs auf andere Routen fällt dagegen aufgrund des geringeren Kfz-Anteils am Modal Split deutlich niedriger aus. Insbesondere im Bereich Antonstraße/ Albertplatz sind keine starken Zunahmen mehr sichtbar. Der Verkehr in den entsprechenden Relationen wird dann weiter von der Großen Meißner/ Köpckestraße in zweistreifiger Konfiguration aufgenommen.

Als Anlagen sind zudem:

- die Grundlagen und Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose 2035,
- 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. Spitzenstundenanteil

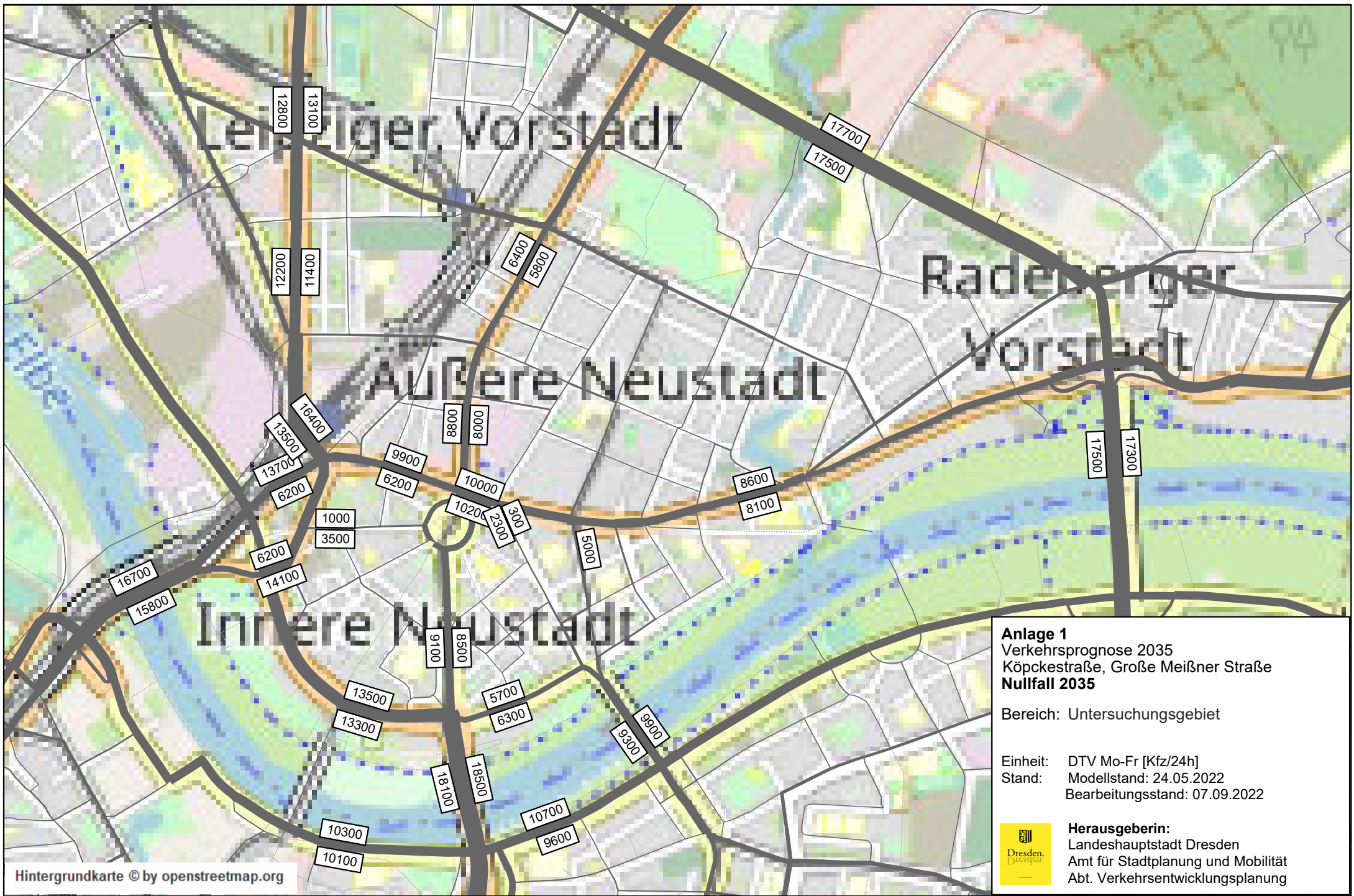
Für die Bewertung der Verkehrsqualität ist entscheidend, welchen Anteil am Tagesverkehr die am stärksten belastete Stunde des Werktages (Spitzenstundenanteil) aufweist. Zur Ermittlung des allgemeinen Spitzenstundenanteils für das Straßennetz der Landeshauptstadt Dresden dienen die auf Basis der automatisierten Pegelzählstellen ermittelten Tagesganglinien mit den jeweiligen Stundengruppen (siehe Anlage).

Bei verkehrstechnischen Dimensionierungen insbesondere an Hauptnetzknotten ist es möglich, dass dieser gesamtstädtische Spitzenstundenwert für eine aussagefähige und belastbare Berechnung nicht ausreicht, da lokale Besonderheiten wie differenzierte Lastrichtungsspitzen vorliegen. Dann empfiehlt es sich, lokale Spitzenstundenanteile zu verwenden, die idealerweise am besagten Knotten oder dessen aktuellen Umfeld erhoben wurden. Zur Erhebung dieser Anteile ist eine werktägliche Knottenstromerfassung über mindestens 24 Stunden gemäß Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) erforderlich. Die so ermittelten Anteile sind dann entweder als Spitzenstundenanteil für den Gesamtknotten oder als jeweils knottenstromfeine Anteile auf die ermittelten Prognosewerte (DTVw5) anzuwenden.

5. Anmerkungen zum Verkehrsmodell

Die vorliegenden Angaben sind dem aktuellen Stand des integrierten Verkehrsmodells 2013/2035 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 2035 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 sowie 2% SV im Querschnitt angesetzt werden, falls keine weiteren lokalen Erkenntnisse zu Verkehrsmengen vorliegen.

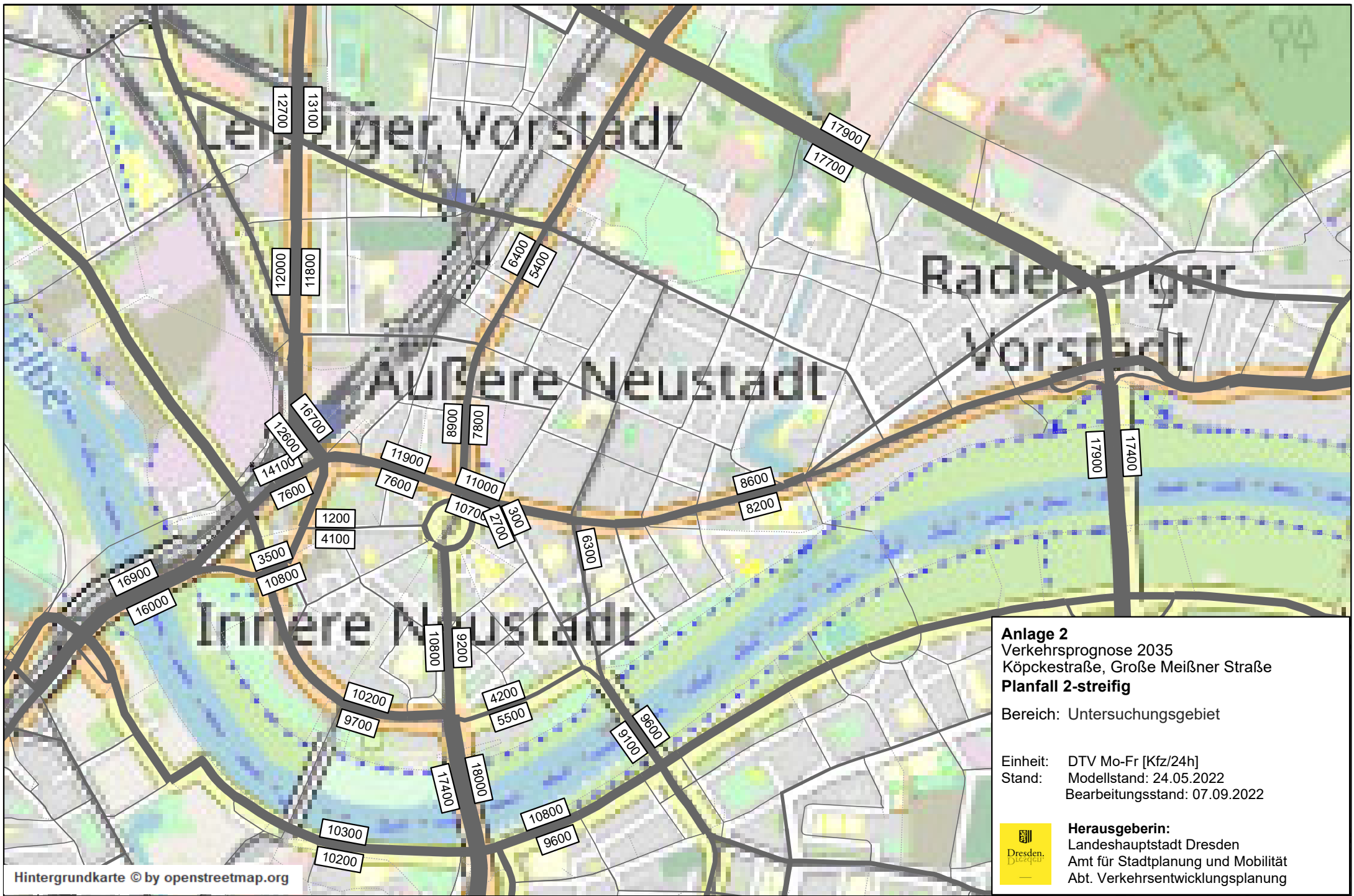


Anlage 1
 Verkehrsprognose 2035
 Köpckestraße, Große Meißner Straße
 Nullfall 2035

Bereich: Untersuchungsgebiet

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 24.05.2022
 Bearbeitungsstand: 07.09.2022

Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Amt für Stadtplanung und Mobilität
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

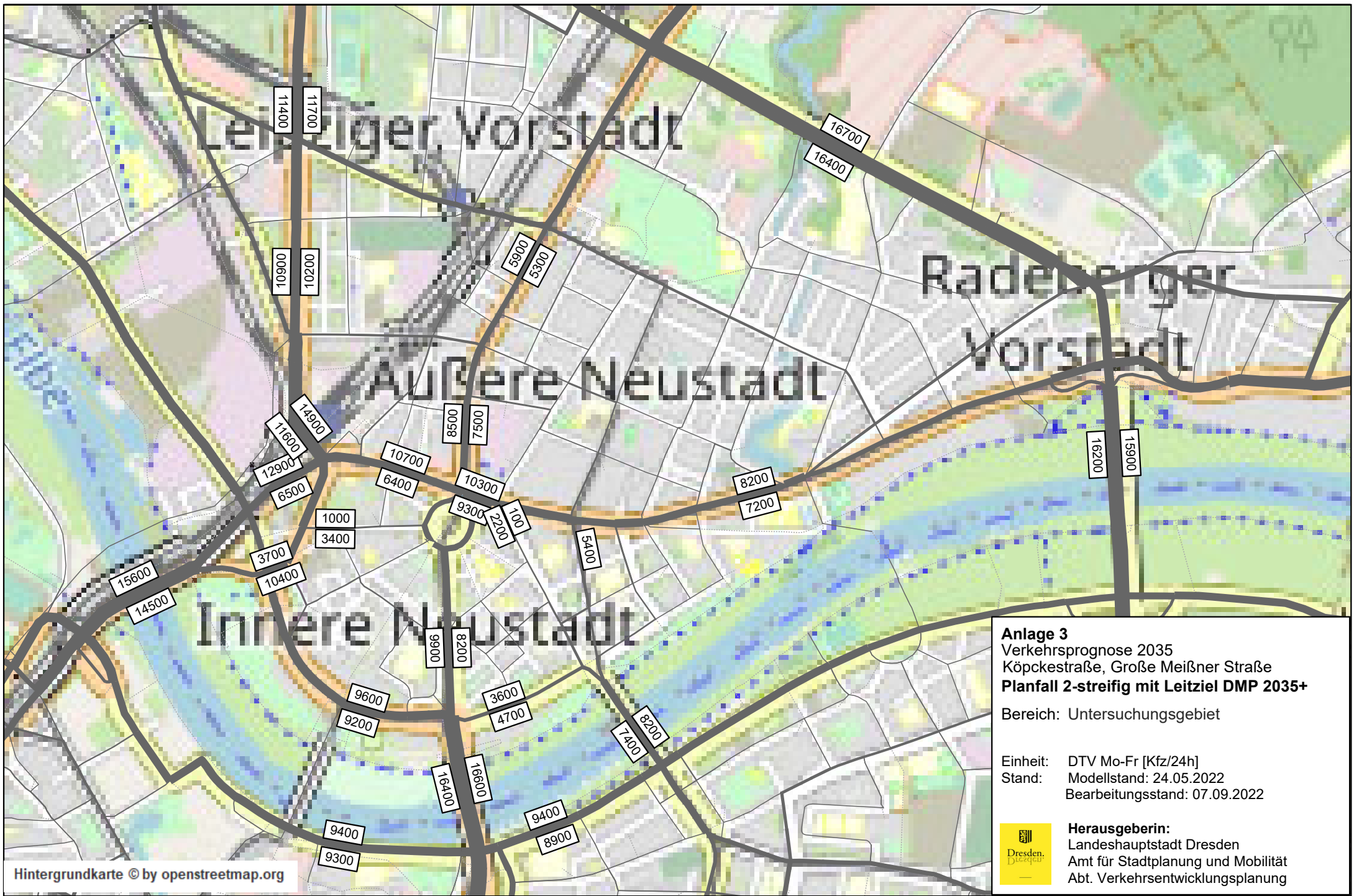


Anlage 2
 Verkehrsprognose 2035
 Köpckestraße, Große Meißner Straße
Planfall 2-streifig

Bereich: Untersuchungsgebiet

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 24.05.2022
 Bearbeitungsstand: 07.09.2022

Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Amt für Stadtplanung und Mobilität
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung



Leitziger Vorstadt

Radeberger Vorstadt

Außere Neustadt


Innere Neustadt

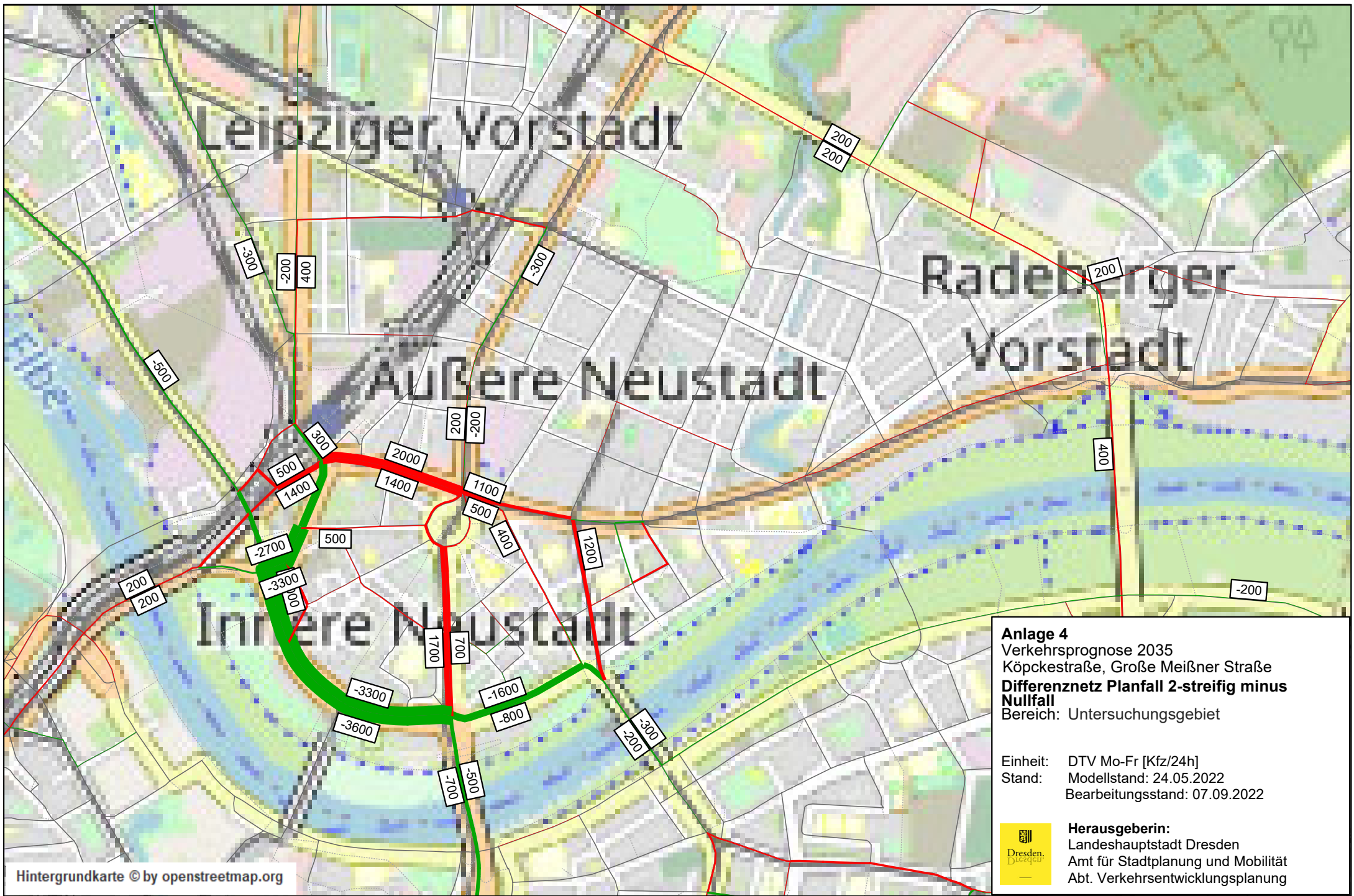
Anlage 3
 Verkehrsprognose 2035
 Köpckestraße, Große Meißner Straße
Planfall 2-streifig mit Leitziel DMP 2035+

Bereich: Untersuchungsgebiet

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 24.05.2022
 Bearbeitungsstand: 07.09.2022

Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Amt für Stadtplanung und Mobilität
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung





Leipziger Vorstadt

Radeberger Vorstadt

Außere Neustadt

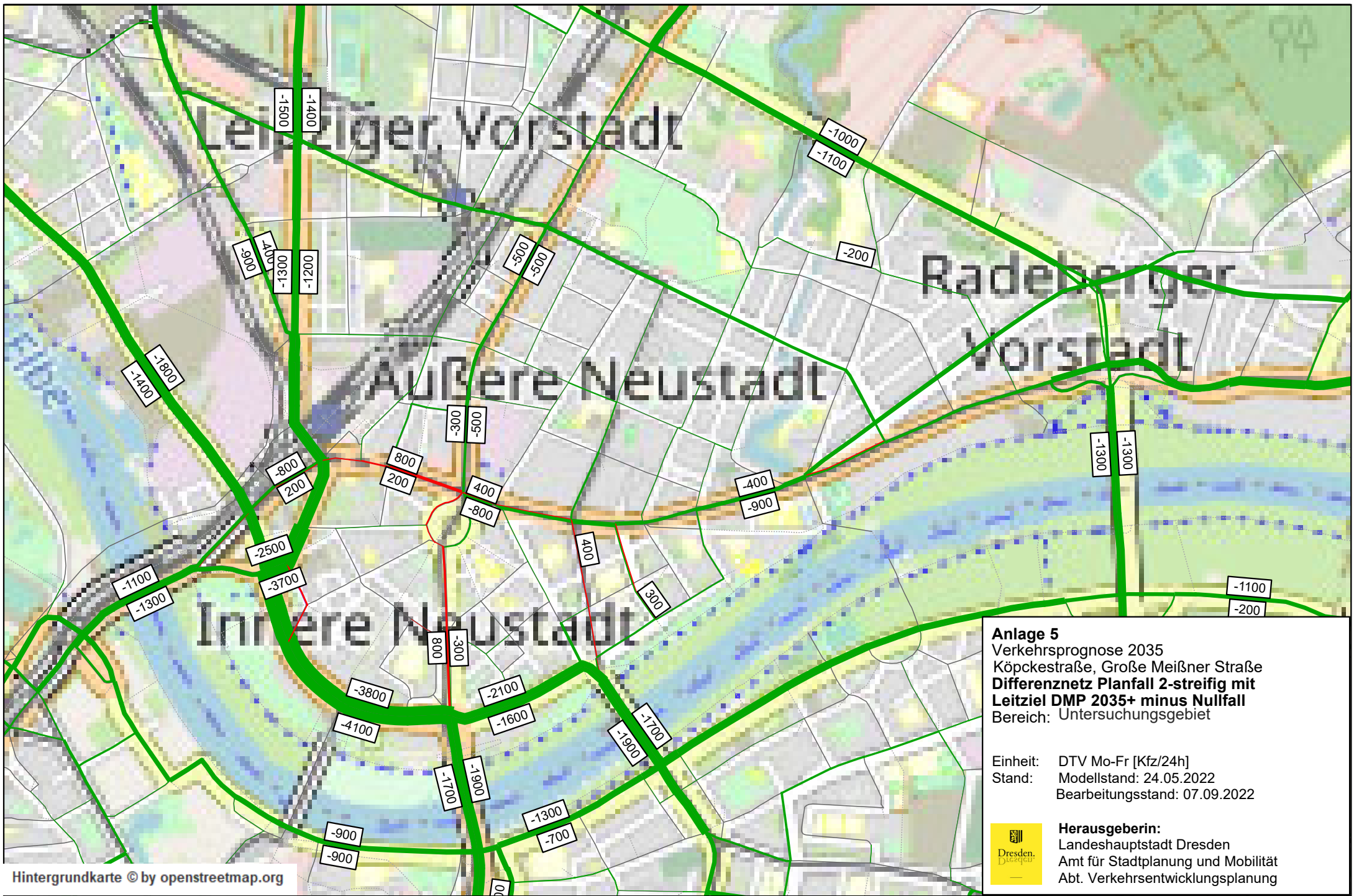
Innere Neustadt

Anlage 4
Verkehrsprognose 2035
Köpckestraße, Große Meißner Straße
Differenznetz Planfall 2-streifig minus Nullfall
Bereich: Untersuchungsgebiet

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
Stand: Modellstand: 24.05.2022
Bearbeitungsstand: 07.09.2022

Herausgeberin:
Landeshauptstadt Dresden
Amt für Stadtplanung und Mobilität
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

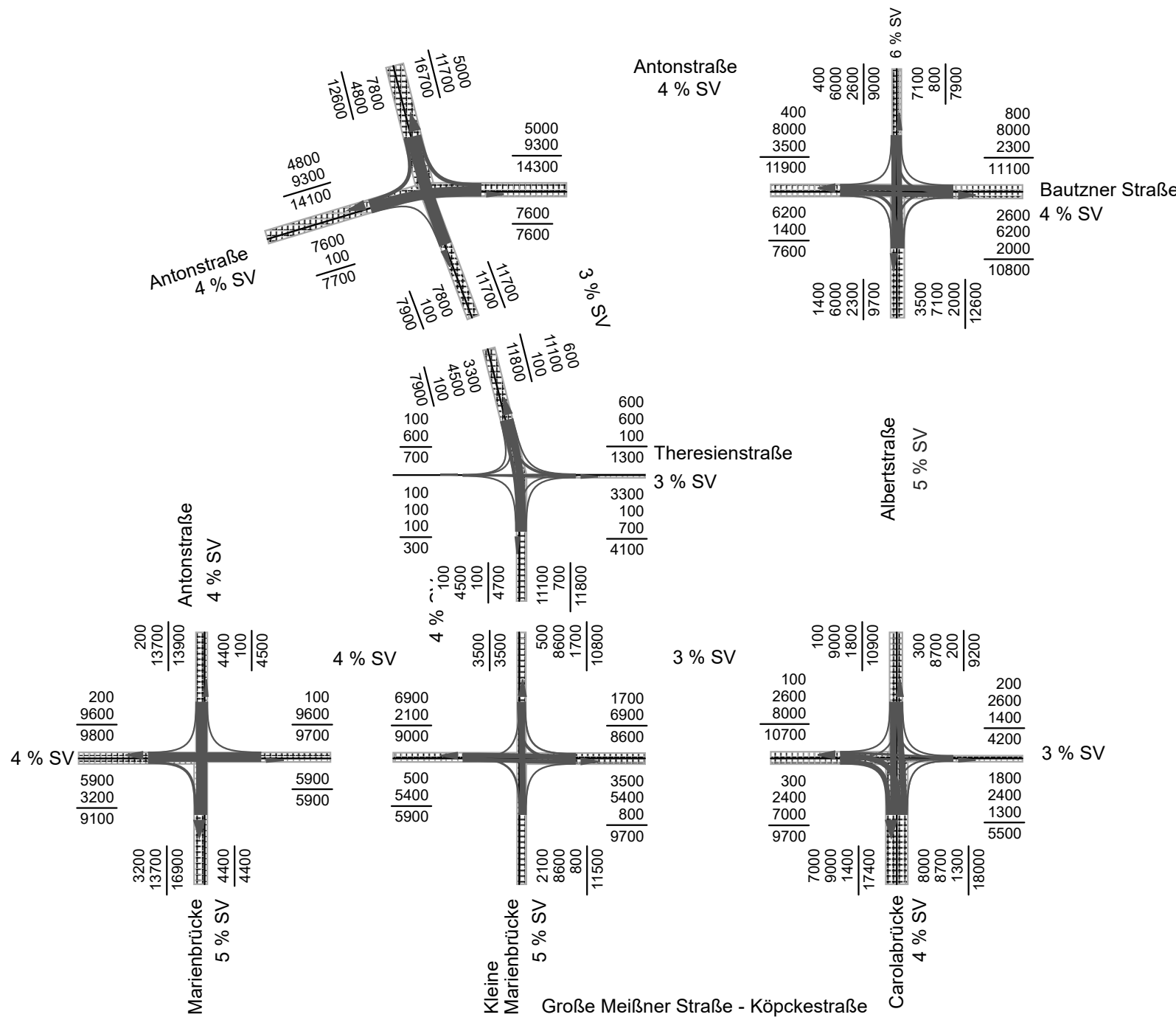




Anlage 5
 Verkehrsprognose 2035
 Köpckestraße, Große Meißner Straße
**Differenznetz Planfall 2-streifig mit
 Leitziel DMP 2035+ minus Nullfall**
 Bereich: Untersuchungsgebiet

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 24.05.2022
 Bearbeitungsstand: 07.09.2022

Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Amt für Stadtplanung und Mobilität
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung



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

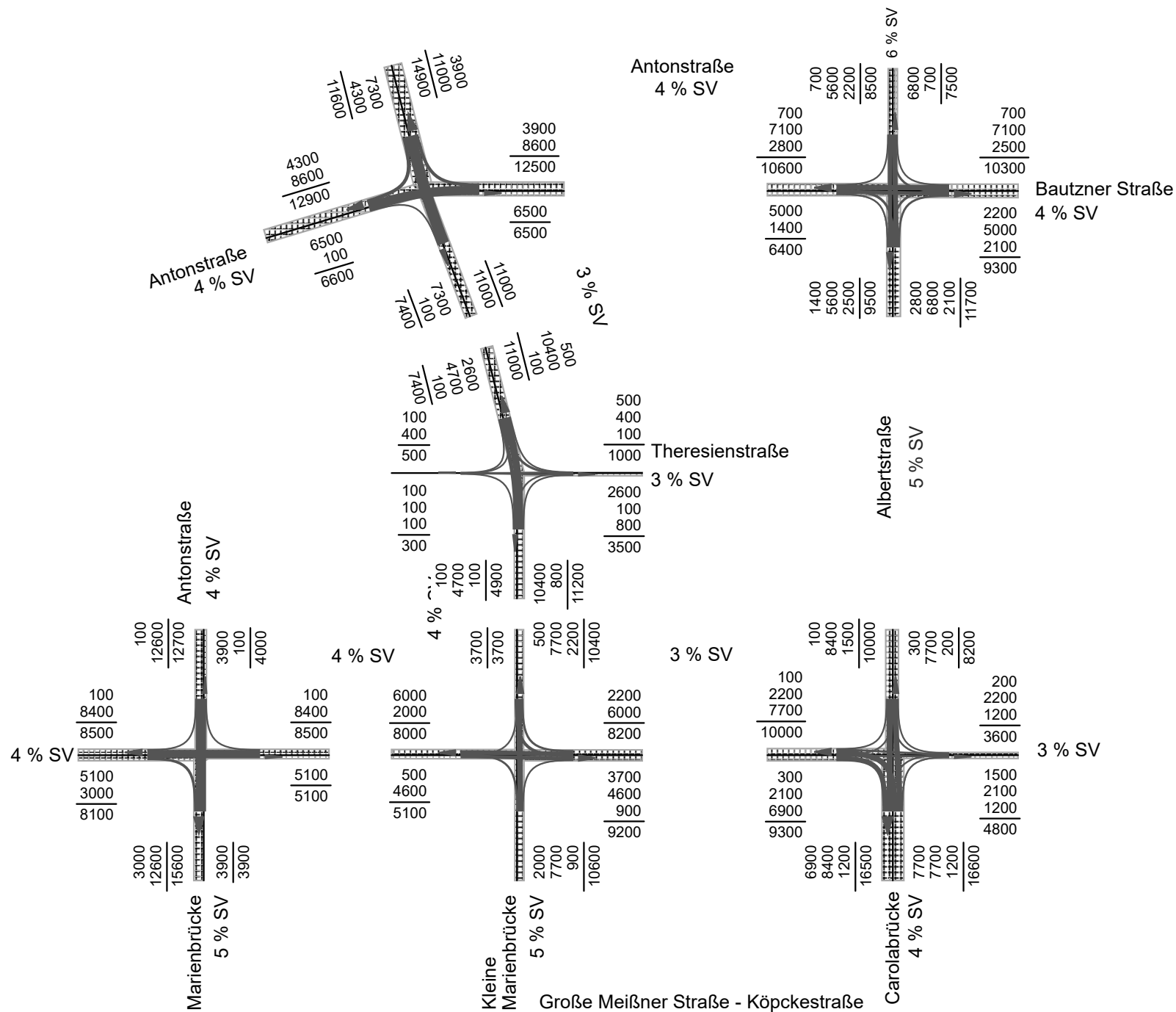
Anlage 6
 Verkehrsprognose 2035
 Große Meißner Straße, Köpckestraße
Planfall 2-streifig

Bereich: Große Meißner Straße,
 Köpckestraße

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 24.05.2022
 Bearbeitungsstand: 07.09.2022

Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Amt für Stadtplanung und Mobilität
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung





Anlage 7
 Verkehrsprognose 2035
 Große Meißner Straße, Köpckestraße
Planfall 2-streifig mit Leitziel DMP 2035+

Bereich: Große Meißner Straße, Köpckestraße

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 24.05.2022
 Bearbeitungsstand: 07.09.2022

Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Amt für Stadtplanung und Mobilität
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung



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

Grundlagen und Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose 2035

Die Verkehrsbelastungen für das Prognosejahr 2035 werden auf der Grundlage einer verkehrsplanerischen Modellrechnung, dem „Integrierten Verkehrsmodell Dresden 2018/2035“ 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 1023 Verkehrszellen gegliedert, davon entfallen etwa 610 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 2030 sowie die im VEP 2025plus definierten Maßnahmen der Landeshauptstadt Dresden, die ausgehend vom Jahr 2018 bis zum Prognosejahr 2035 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,
- 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,
- Neubau östliche Verlängerung Tiergartenstraße zur Liebstädter Straße,
- Neubau Verlängerung Liebstädter Straße zur Reicker Straße,
- Umsetzung Stadtbahnprogramm (TP 1 bis 2) 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 2035 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 7. regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes, Prognosen für die Erlebnisregion Dresden sowie weiterer Angaben.

Eckdaten der prognostizierten Entwicklung (Angaben gerundet, Bearbeitungsstand: April 2021):

	Analyse 2018			Prognose 2035		
	Dresden*	Umland	Gesamt	Dresden*	Umland	Gesamt
Einwohner, gesamt	566.400	747.600	1.314.000	584.400	695.700	1.280.100
Arbeitsplätze, gesamt	336.900	350.100	687.000	343.200	301.700	644.900
Verkaufsflächen [m²]	934.100	1.324.800	2.258.900	969.300	1.324.800	2.294.100

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

*Angaben für Dresden mit Haupt- und Nebenwohnern



Umrechnungsfaktoren Verkehrsanteile Wochentage

Datenbasis : **Mittelwerte 2019**
44 Pegelzählstellen gesamtes Stadtgebiet DD

Fahrzeuge bis 3,5t

(Pkw, PkwA, Kt, Krad, Son)

	DTV	DTVw	DTVu	DTVsa	DTVso
Ausgangswert					
DTV		x 1,16	x 1,02	x 0,84	x 0,63
DTVw	x 0,87		x 0,88	x 0,72	x 0,54
DTVu	x 0,98	x 1,14		x 0,82	x 0,62
DTVsa	x 1,16	x 1,38	x 1,22		x 0,75
DTVso	x 1,37	x 1,84	x 1,62	x 1,33	

Fahrzeuge größer 3,5t (SV)

(Lkw, LkwA, Bus, Lz)

	DTV	DTVw	DTVu	DTVsa	DTVso
Ausgangswert					
DTV		x 1,34	x 1,19	x 0,41	x 0,25
DTVw	x 0,74		x 0,88	x 0,31	x 0,19
DTVu	x 0,84	x 1,13		x 0,35	x 0,21
DTVsa	x 2,42	x 3,26	x 2,88		x 0,60
DTVso	x 4,01	x 5,39	x 4,76	x 1,65	

Die Umrechnung von Samstag- und Sonntagwerten 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



Umrechnungsfaktoren Verkehrsanteile Wochentage

Datenbasis : **Mittelwerte 2019**
44 Pegelzählstellen gesamtes Stadtgebiet DD

Fahrzeuge größer 3,5t (Lkw1) (Lkw, Bus)

	DTV	DTVw	DTVu	DTVsa	DTVso
Ausgangswert					
DTV		x 1,32	x 1,18	x 0,46	0,30
DTVw	x 0,76		x 0,89	x 0,35	x 0,23
DTVu	x 0,85	x 1,12		x 0,39	x 0,25
DTVsa	x 2,18	x 2,88	x 2,57		x 0,65
DTVso	x 3,34	x 4,41	x 3,93	x 2,34	

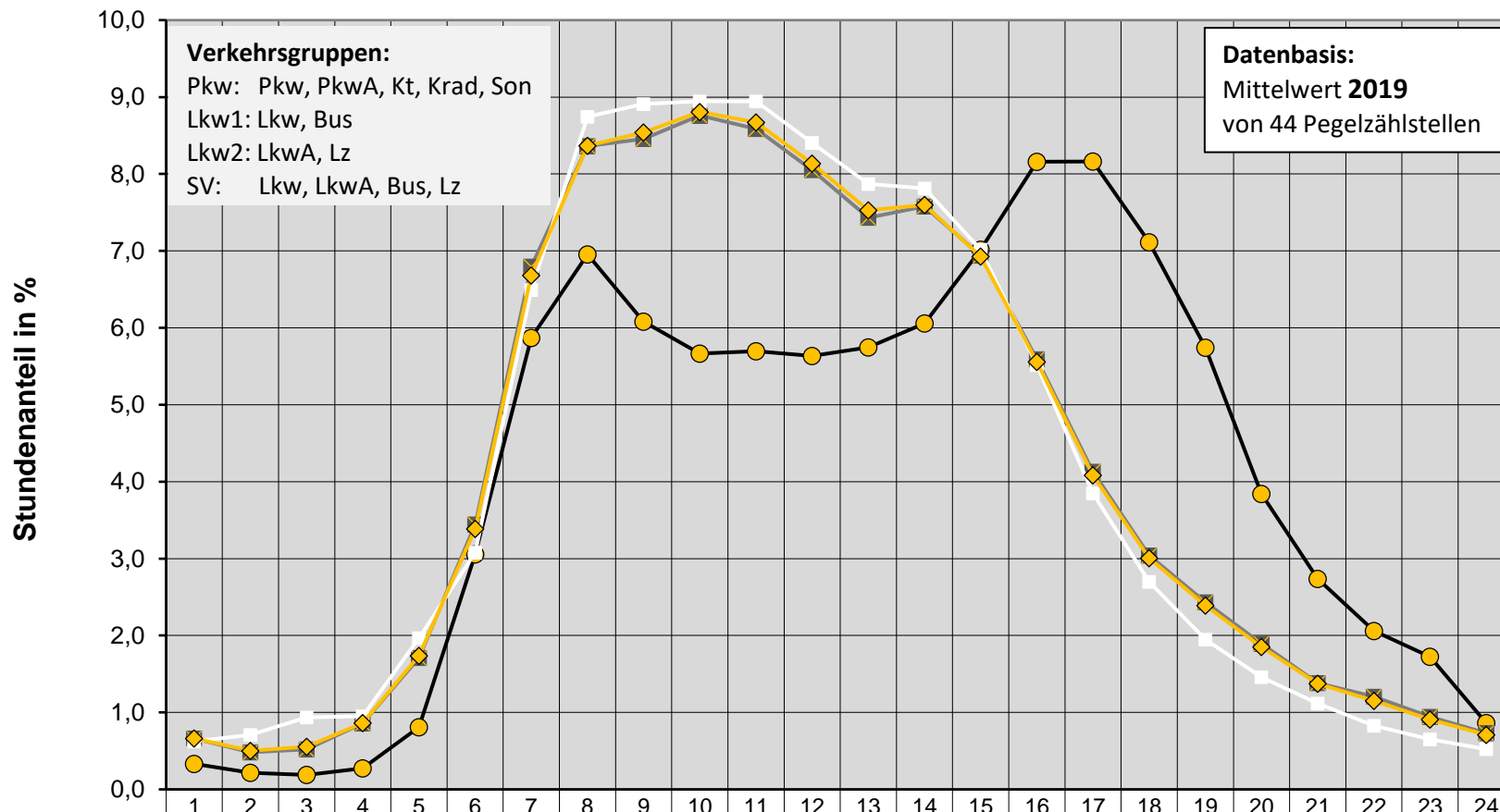
Fahrzeuge größer 3,5t (Lkw2) (LkwA, Lz)

	DTV	DTVw	DTVu	DTVsa	DTVso
Ausgangswert					
DTV		x 1,41	x 1,22	x 0,29	0,11
DTVw	x 0,71		x 0,87	x 0,21	x 0,08
DTVu	x 0,82	x 1,16		x 0,24	x 0,09
DTVsa	x 3,46	x 4,88	x 4,22		x 0,38
DTVso	x 9,00	x 12,68	x 10,98	x 6,77	

Die Umrechnung von Samstag- und Sonntagwerten 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

Tagesganglinien Mo-Fr der Verkehrsgruppen Stadtgebiet LH Dresden



Verkehrsgruppen:
Pkw: Pkw, PkwA, Kt, Krad, Son
Lkw1: Lkw, Bus
Lkw2: LkwA, Lz
SV: Lkw, LkwA, Bus, Lz

Datenbasis:
Mittelwert **2019**
von 44 Pegelzählstellen

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
● TGw_PKW (Mo-Fr)	0,33	0,22	0,19	0,27	0,81	3,06	5,87	6,96	6,08	5,66	5,69	5,63	5,75	6,06	7,02	8,16	8,16	7,11	5,74	3,84	2,74	2,06	1,73	0,86
■ TGw_LKW1 (Mo-Fr)	0,66	0,48	0,52	0,86	1,71	3,44	6,80	8,36	8,46	8,76	8,59	8,05	7,43	7,58	6,94	5,59	4,13	3,04	2,43	1,89	1,38	1,21	0,94	0,73
□ TGw_LKW2 (Mo-Fr)	0,63	0,71	0,93	0,95	1,97	3,08	6,49	8,75	8,91	8,95	8,94	8,41	7,87	7,81	7,02	5,51	3,85	2,70	1,95	1,46	1,12	0,83	0,65	0,52
◆ TGw_SV (Mo-Fr)	0,66	0,50	0,56	0,86	1,74	3,39	6,68	8,37	8,54	8,81	8,67	8,14	7,53	7,60	6,93	5,56	4,08	3,01	2,39	1,85	1,37	1,15	0,91	0,71

Tagesganglinien Mo-So der Verkehrsgruppen Stadtgebiet LH Dresden

