

Verkehrsuntersuchung

Kunigundengasse, Lauf an der Pegnitz



Auftraggeber: **Stadt Lauf an der Pegnitz**
z. Hd. Herrn Brübach
Urlasstraße 22
91207 Lauf a. d. Pegnitz

Auftragnehmer: **PB Consult GmbH**
Rothenburger Straße 5
90443 Nürnberg

Ansprechpartner: **Holger Warnke**
T: +49 (911) 322 39-73
M: +49 (170) 237 43 89
holger.warnke@pbconsult.de

Stand / Version: **16.09.2019**

Impressum

PB-Consult
Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH
Rothenburger Str. 5
90443 Nürnberg
Telefon: +49-911 32239-0
Telefax: +49-911 32239-10
www.pbconsult.de
info@pbconsult.de
Geschäftsführer:
Diplom-Volkswirt Thomas Kahn
Diplom-Ingenieur Georg Kern

Weitergabe an Dritte

Alle von der PB Consult GmbH zur Verfügung gestellten Unterlagen (Berichte, Pläne, Tabellen etc.) oder Teile daraus dürfen nur zum eigenen Gebrauch verwendet werden. Eine Veröffentlichung oder Weitergabe dieser Dokumente / Dateien an Dritte bedarf einer gesonderten, schriftlichen Zustimmung der PB Consult GmbH.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "H. Warnke", written over a light blue rectangular background.

Holger Warnke
Projektbearbeitung

Inhalt

Inhalt	3
1. Aufgabenstellung	4
2. Verkehrserhebung	5
3. Auswertung	6
3.1. Bestandsanalyse	6
3.2. Szenario 0: Nutzung von P1 und P3 (über Kunigundengasse).....	11
3.3. Szenario 1: Nutzung von P1, P2 und P3 (über Kunigundengasse)	16
3.4. Szenario 2: Nutzung von P1, P2 und P3 (nur Ausfahrt Kunigundengasse).....	21
3.5. Szenario 3: Nutzung von P1, P2 und P3; Kunigundengasse als Einbahnstraße	26
3.5.1. Szenario 3a: Einbahnstraße Richtung Osten.....	26
3.5.2. Szenario 3b: Einbahnstraße Richtung Westen	31
3.6. Szenario 4: Nutzung von P1, P3 (über Kunigundengasse) und P4 (über Simonshofer Straße)	36
3.7. Zusammenfassung	41
4. DTV Tag- und Nachtwerte	42
4.1. Bestand	42
4.2. Szenario 0: Nutzung von P1 und P3 (über Kunigundengasse).....	43
4.3. Szenario 2: Nutzung von P1, P2 und P3 (nur Ausfahrt Kunigundengasse).....	44
Abbildungen	45
Anhänge	47

1. Aufgabenstellung

Am nördlichen Ende der Simonshofer Straße (LAU 8) innerhalb der Stadt Lauf an der Pegnitz liegt das Krankenhaus Lauf als Teil der Krankenhäuser Nürnberger Land GmbH. Direkt am Krankenhaus gibt es ca. 60 Stellplätze, die auf eine Parkzeit von 3 Stunden begrenzt sind. Im Jahr 2014 wurde in 200 m Entfernung ein temporärer Parkplatz südlich der Kunigundengasse mit ca. 110 Stellplätzen angelegt, nachdem durch Baumaßnahmen am Krankenhaus Parkflächen westlich entfallen sind. Die Parkplätze auf der ausgelagerten Parkfläche weisen keine zeitliche Beschränkung auf.

Aktuell wird westlich direkt am Krankenhaus ein neuer Parkplatz West mit einer Kapazität von 163 Stellplätzen geschaffen.

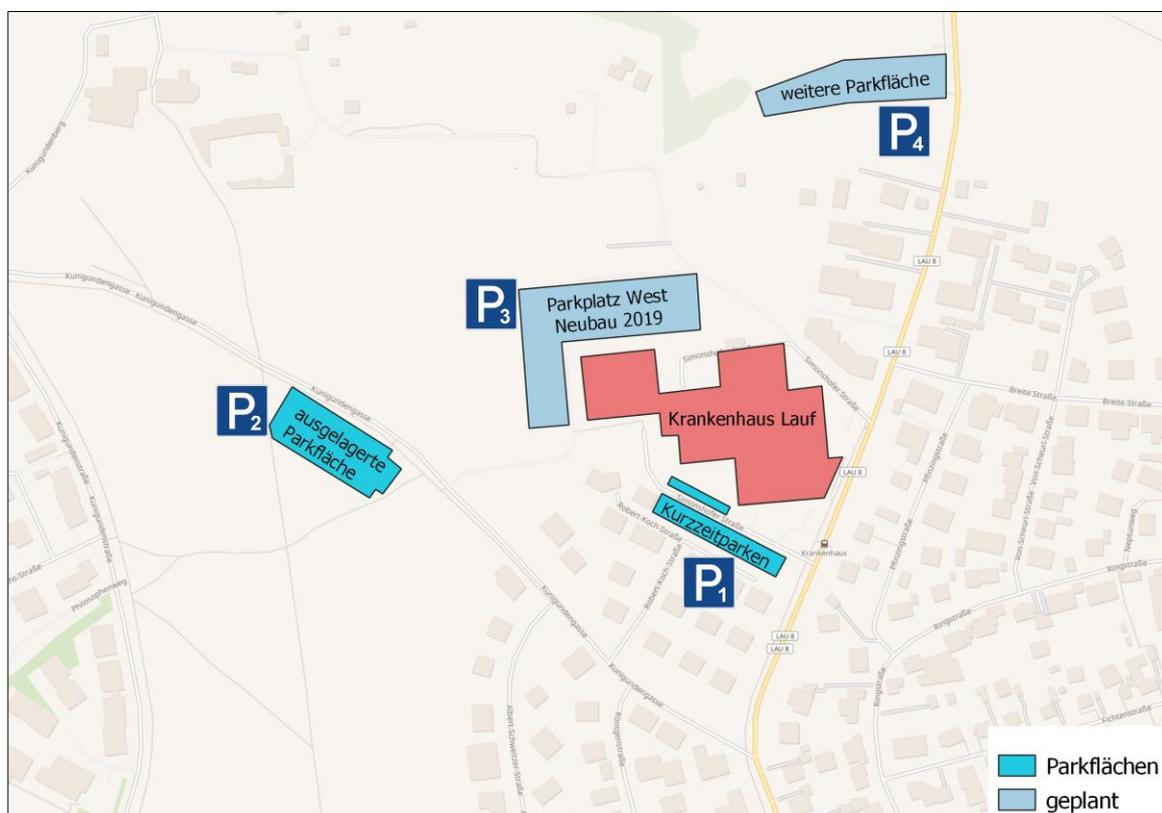


Abbildung 1: Übersicht der Parkflächen um das Krankenhaus Lauf

Die Akzeptanz dieses ausgelagerten Parkplatzes ist sehr hoch. Durch die krankenhaus-bedingte Nutzung ist ein verhältnismäßig hoher Umschlag zu verzeichnen, der Beschwerden von Anwohnern an der Kunigundengasse nach sich zieht.

Ziel der Untersuchung ist es, den Anteil aller Parkplatzbenutzer an der Gesamtbelastung der Kunigundengasse und der umliegenden Straßen festzustellen und Aussagen darüber zu treffen, wie sich verschiedenen Varianten auf das Straßennetz auswirken.

2. Verkehrserhebung

Über einen Zeitraum von einer Woche (24 Stunden an sieben Tagen) wurde vom 18. –24.02.2019 die Verkehrsbelastung der Querschnitte der Kunigundengasse (Ost und West) erhoben. Die Erfassung der Querschnittbelastung der Kunigundengasse (QS2 und QS3) erfolgte mithilfe eines Seitenradarmesssystems. Dabei werden Fahrzeuge getrennt nach Richtung und in zwei Fahrzeugklassen (Pkw-ähnlich und Lkw-ähnlich) erfasst.

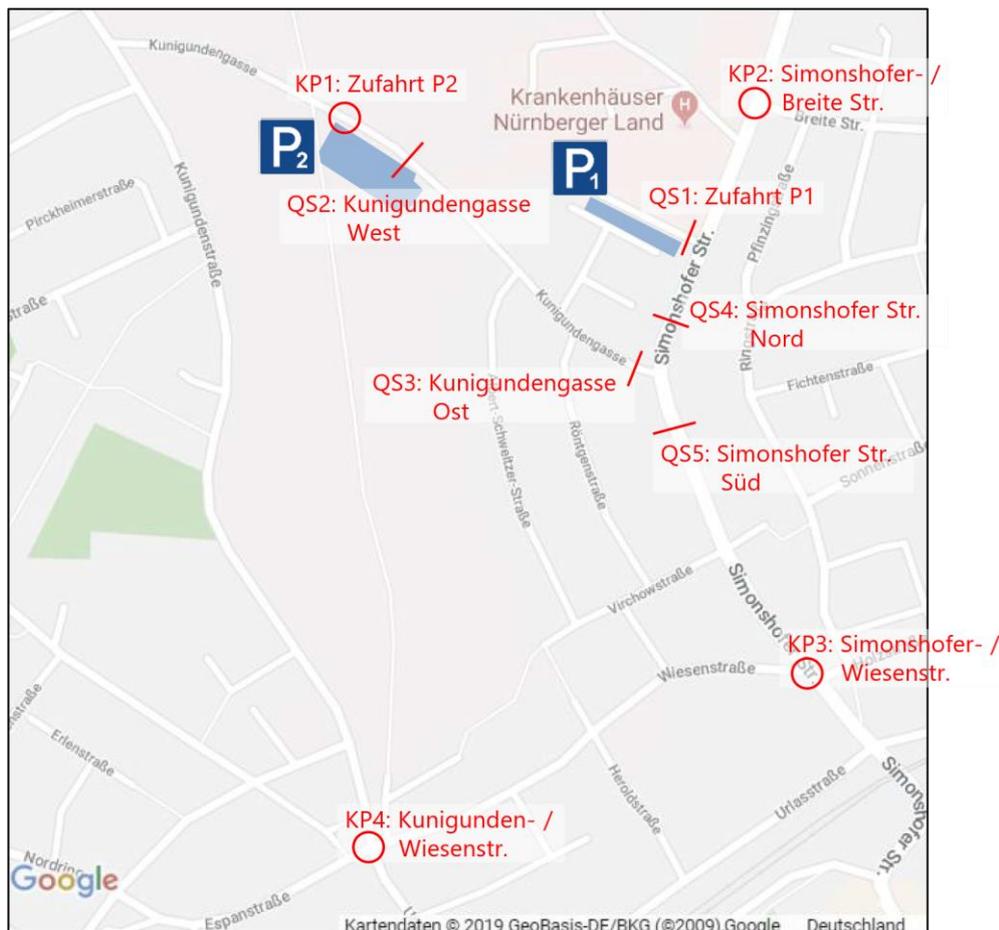


Abbildung 2: Durchgeführte Verkehrserhebungen

Gleichzeitig wurden die Ausfahrten der beiden Parkplätze (KP1 und QS1) sowie einige Knotenpunkte im Umfeld (KP2, KP3 und KP4) mit Kameras aufgezeichnet. Die Aufzeichnung wird mit einer Kamera durchgeführt, welche speziell für Verkehrszählungen konzipiert ist (ausfahrbarer Mast sowie starke Verpixelung der Aufnahmen zur Sicherung des Datenschutzes).

Auf Basis der Querschnittsbelastungen von QS2 und QS3 wurde der verkehrsstärkste Wochentag ermittelt. Mit dem Auftraggeber wurde anschließend abgestimmt, dass die Kameraaufzeichnung für Dienstag, den 19. Februar 2019 von 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr ausgewertet wird.

Die Zählung erfolgte mit einer auf das Kamerasystem ausgelegten halbautomatischen Zählsoftware getrennt nach sieben Fahrzeugklassen (Fahrrad, Kraftrad, Pkw, Lieferwagen, Bus, Lkw, Lastzug).

Am Donnerstag, den 12. September 2019 wurden zusätzlich die Querschnitte QS4 und QS5 ganztags erhoben, um eine präzise Aussage der Schwerverkehrsanteile zu gewährleisten.

3. Auswertung

3.1. Bestandsanalyse

Mithilfe der Verkehrserhebungen konnten die Verkehrsbelastungen um das Krankenhaus und der den Parkplatz frequentierenden Verkehr ermittelt werden.

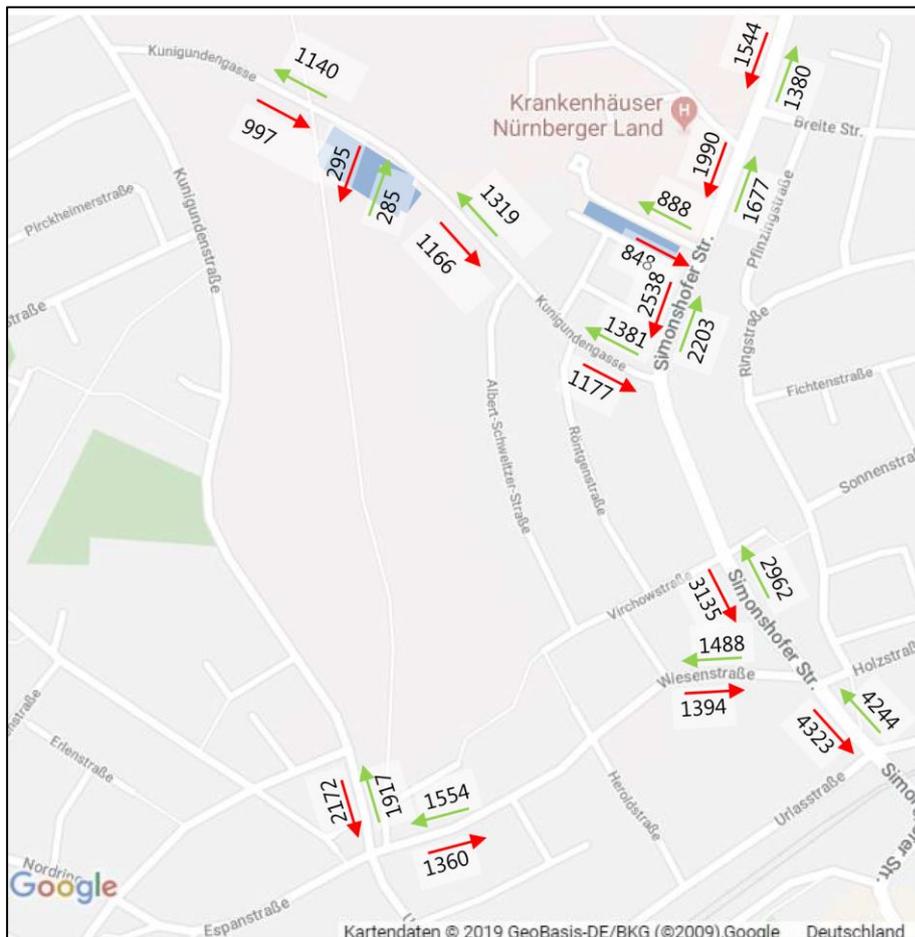


Abbildung 3: Verkehrserhebungen vom 19.02.2019, 6 – 18 Uhr [Kfz/12h]

Für die Vergleichbarkeit der Verkehrsbelastungen der Straßenabschnitte wurde aus den 12-Stunden-Erhebungen der durchschnittlich tägliche Verkehr (DTV) berechnet.

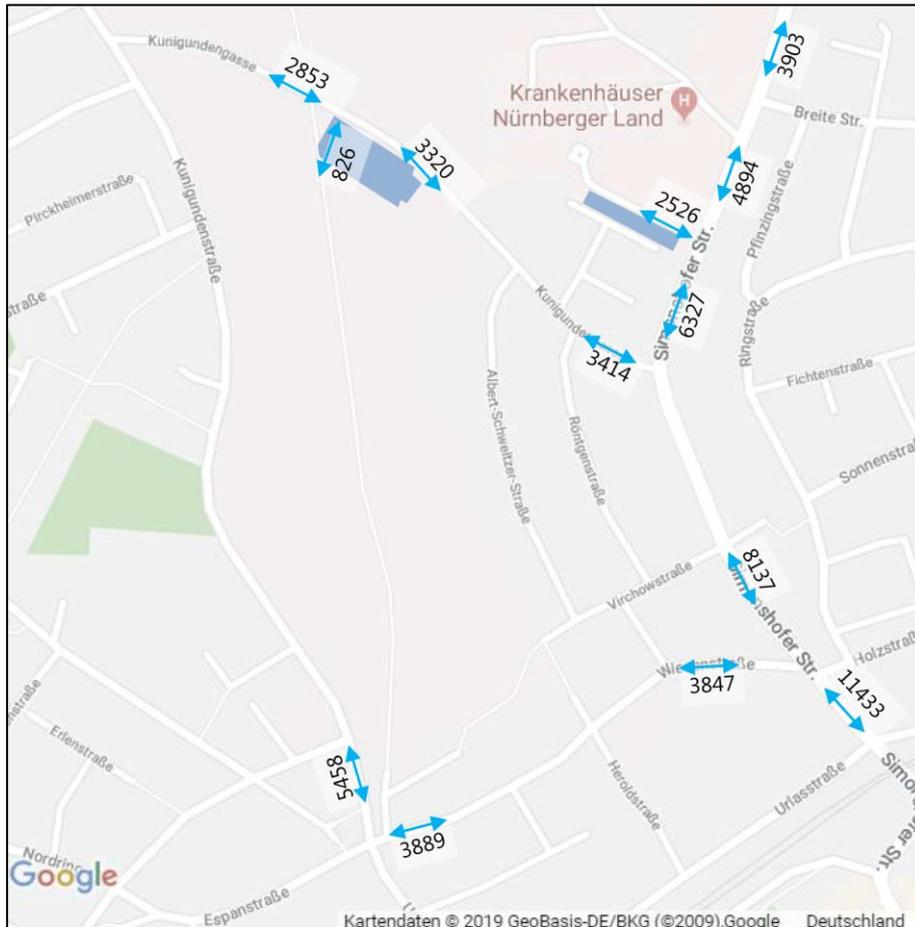


Abbildung 4: Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV [Kfz/d] des Bestands

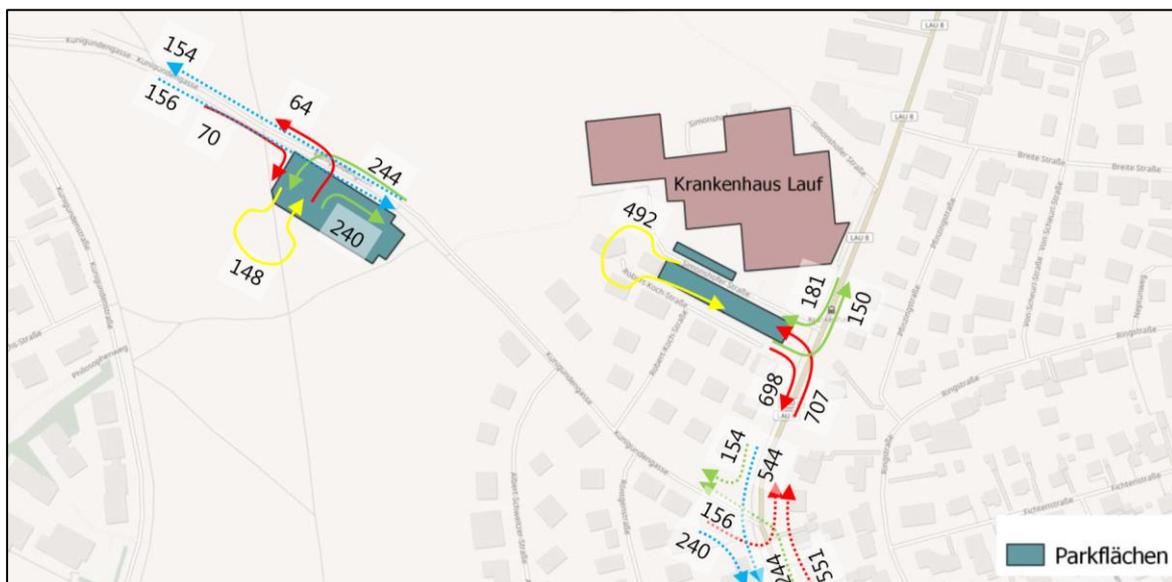


Abbildung 5: Zu-/ Ausfahrt PP und Suchverkehr vom 19.02.2019, 6 – 18 Uhr [Kfz/12h]

Es zeigte sich, dass für die jeweiligen Abbiegebeziehungen der Zu- und Abfahrtsverkehr annähernd gleich hoch war. Dabei kamen und fuhren ca. 22% des Parkverkehrs für P2 von bzw. nach Westen. Der Parkverkehr für P1 setzt sich aus ca. 20% aus dem Norden, 17,5% aus dem Westen und 62,5% aus dem Süden zusammen.

Im Weiteren zeigte sowohl die visuelle, als auch die automatische Auswertung, dass beide Parkplätze zwischen 8:00 Uhr und 14:00 Uhr bzw. 14:30 Uhr nahezu durchgängig voll belegt sind. Der Parksuchverkehr der bei P1 bzw. P2 nicht parken kann, verteilt sich in der näheren Umgebung mit starkem Fokus auf die Kunigundengasse.

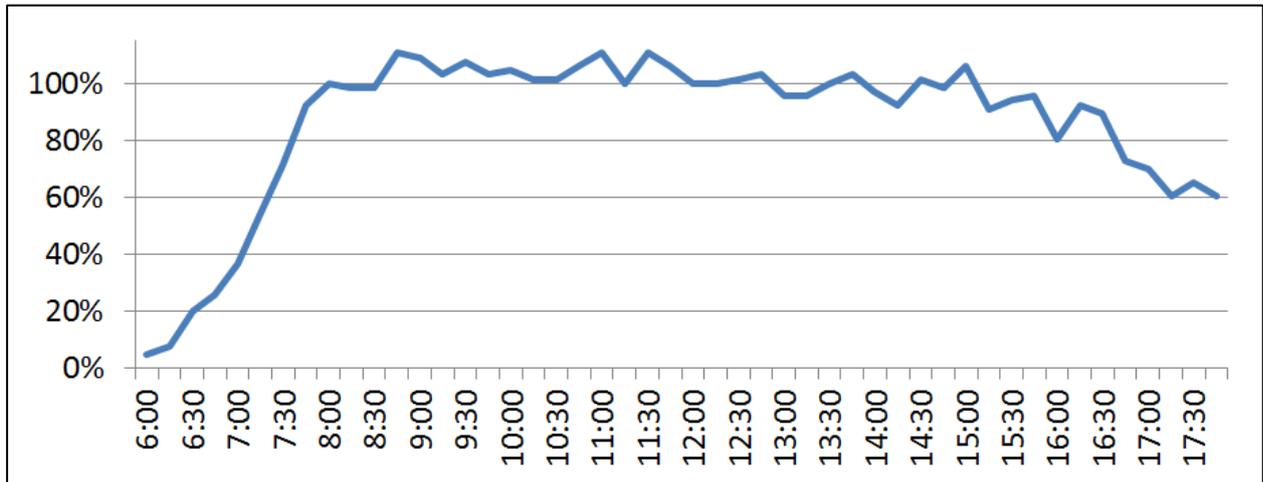


Abbildung 6: Parkplatzbelegung P1 (Kurzzeitparken Krankenhaus)

Auf Basis der aufgezeichneten Zu- und Ausfahrten ergibt sich für den Kurzzeit-Parkplatz P1 am Krankenhaus ein Umschlag von 6,65 Fahrzeugen pro Stellplatz in den erhobenen 12 Stunden.

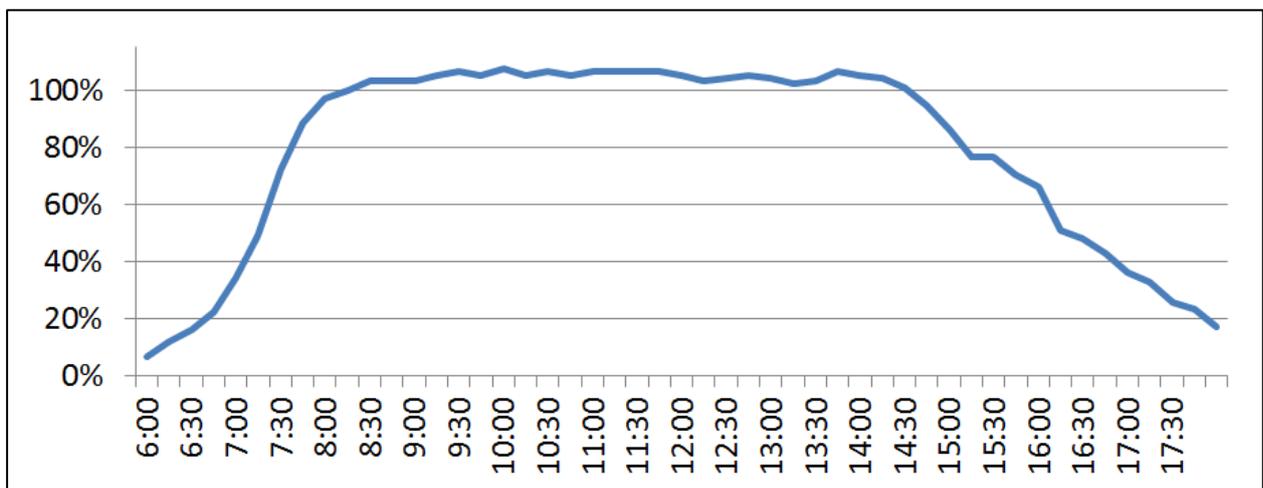


Abbildung 7: Parkplatzbelegung P2 (Kunigundengasse)

Auf Basis der aufgezeichneten Zu- und Ausfahrten ergibt sich für den Langzeit-Parkplatz P2 an der Kunigundengasse ein Umschlag von 1,66 Fahrzeugen pro Stellplatz in den erhobenen 12 Stunden.

Für weitere Betrachtungen der folgenden Szenarien wurde aus den obigen Daten der Grundverkehr ohne den Parkplatzverkehr P1 und P2 durch das Krankenhaus ermittelt.

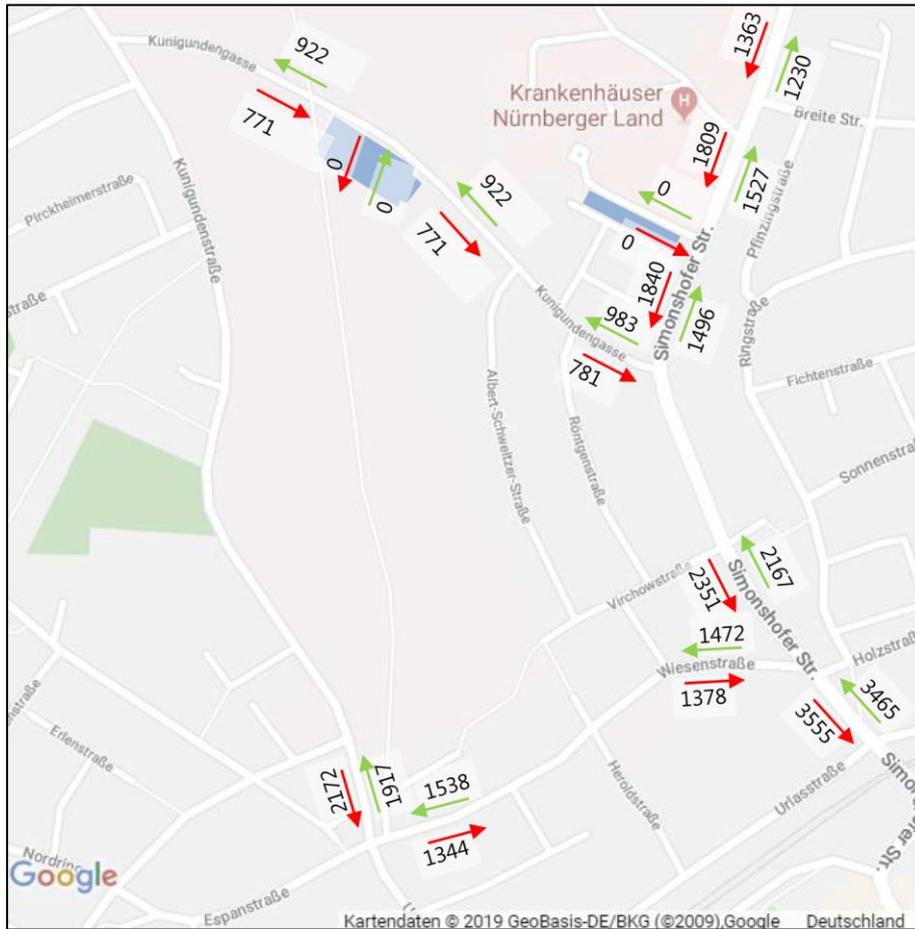


Abbildung 8: Resultierender Grundverkehr ohne Krankenhausverkehr [Kfz/12h]

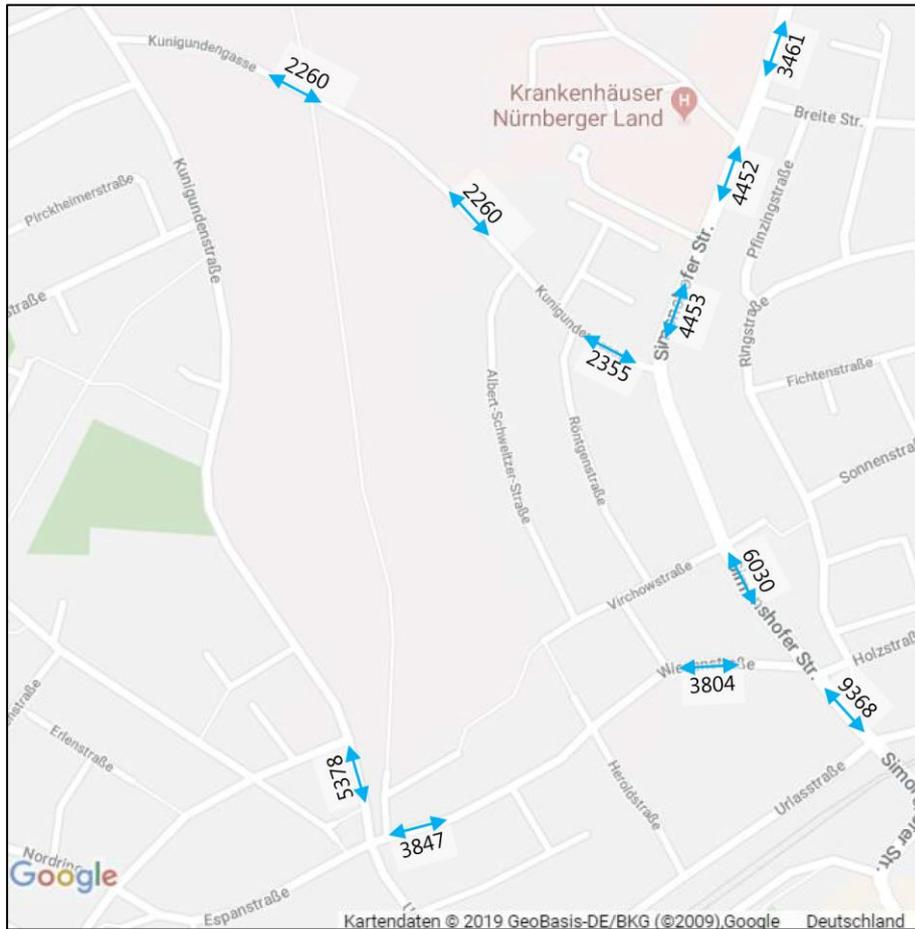


Abbildung 9: Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV [Kfz/d] des Grundverkehrs ohne Krankenhausverkehr

3.2. Szenario 0: Nutzung von P1 und P3 (über Kunigundengasse)

Der erweiterte Bestandsparkplatz P3 wird nur über die Kunigundengasse angefahren. Die folgende Betrachtung wurde unter der Annahme erstellt, dass der Parkplatz zeitlich nicht beschränkt ist und der Anteil der Kurzzeit- und Langzeitparker mit den ermittelten Umschlagverhältnissen gleich bleibt.

Es wird erwartet, dass in diesem Szenario alle Nutzer der aktuellen Parkfläche P2 zukünftig den erweiterten Bestandsparkplatz P3 direkt anfahren.

Kurzzeitparker von P1 werden durch ihre Erfahrungen (Suchverkehr bei P1) teilweise direkt P3 (Annahme: 25% von Westen; 25 % von Osten) ansteuern => 25 % weniger direkter Verkehr auf P1 (von Süden).

=> Dies reduziert den Verkehr in der Kunigundengasse aus Richtung West, aber erhöht den Verkehr aus Richtung Ost!

Durch die fehlende Verbindung zwischen P1 und P3 bleibt hoher Suchverkehr bei P1 erhalten. Anders als im Bestand ist der Füllstand der Parkfläche P3 von der in die Kunigundengasse aus nicht ersichtlich. Daher wird davon ausgegangen, dass der Suchverkehr von P1 nahezu vollständig zu P3 fahren wird.

Die verlagerten Kurzzeitparker von P1 (direkt und indirekt) auf P3 werden nicht voll abwickelbar sein.



Abbildung 10: Szenario 0, Übersicht

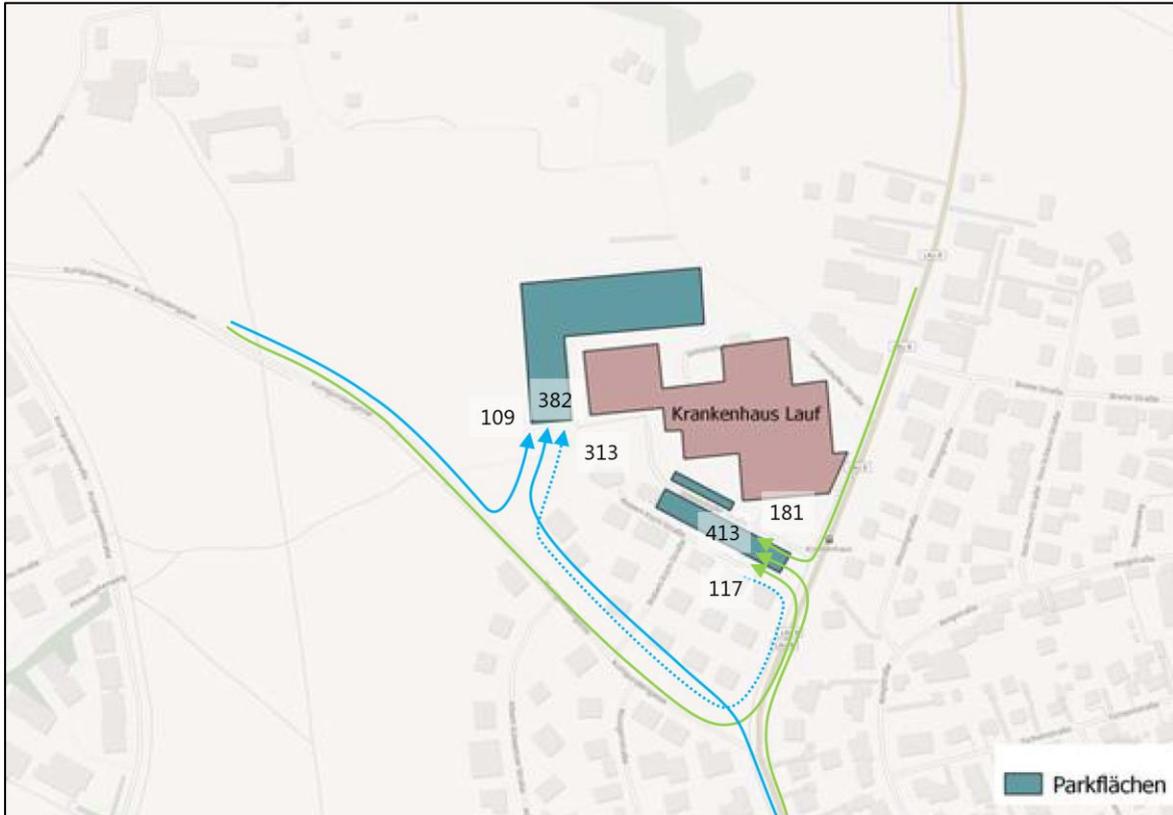


Abbildung 11: Szenario 0, Zufahrtsverteilung [Kfz/12h]

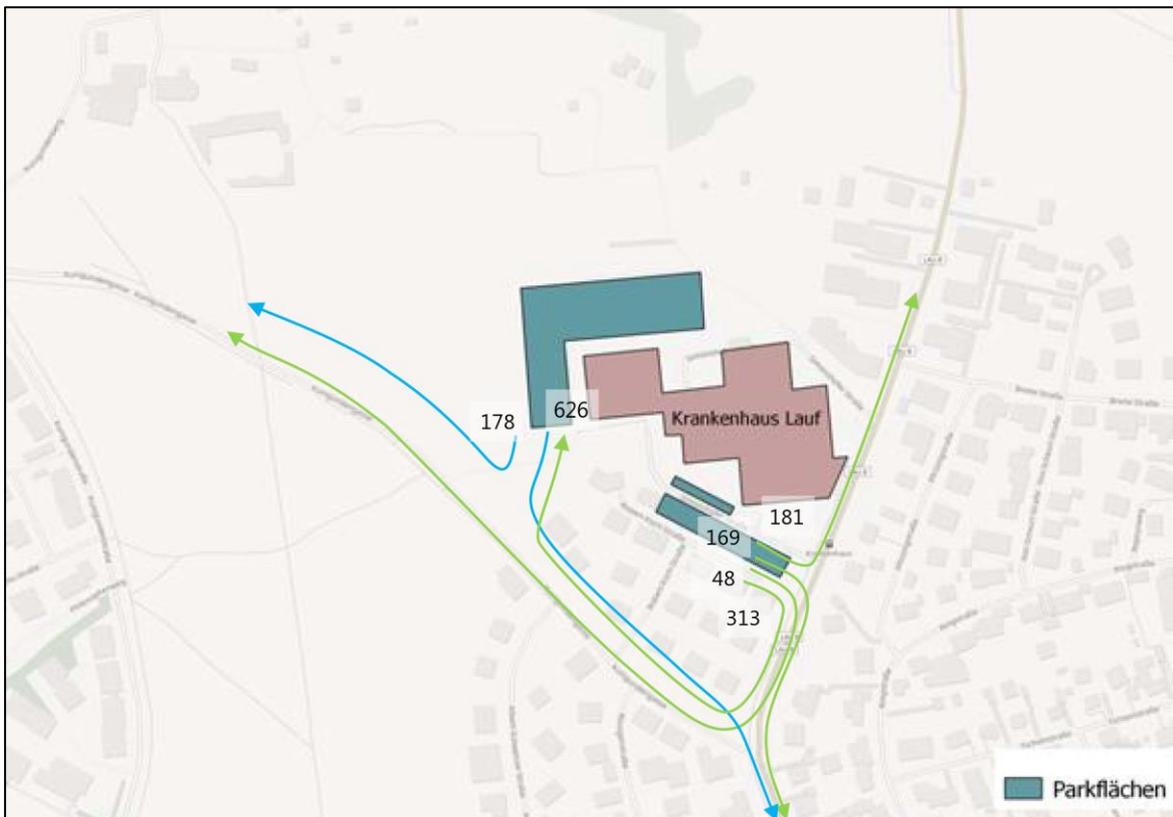


Abbildung 12: Szenario 0, Abfahrtsverteilung [Kfz/12h]

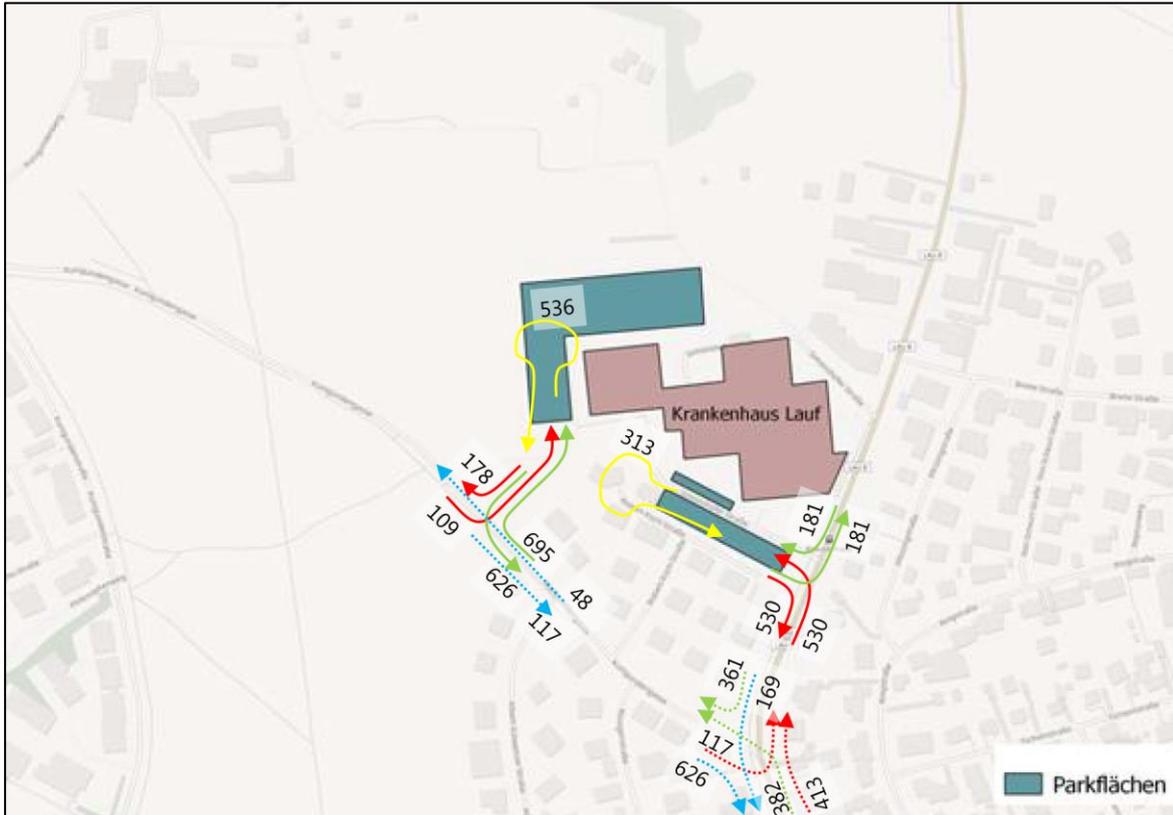


Abbildung 13: Szenario 0, Zu-/ Ausfahrt PP und Suchverkehr [Kfz/12h]

Mit der bestehenden Parkfläche P1 und den 163 zusätzlichen Parkplätzen durch die Parkfläche P3 kann der aktuell erforderliche Parkbedarf nicht gedeckt werden.

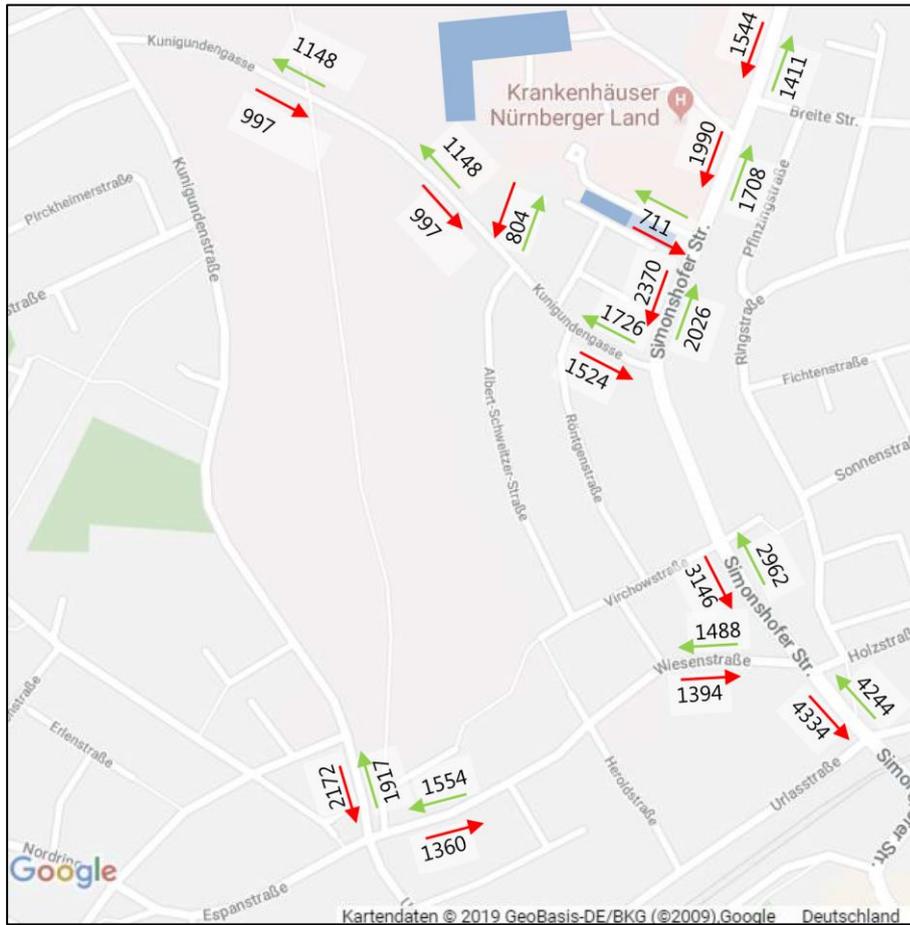


Abbildung 14: Szenario 0, Resultierender Gesamtverkehr mit Krankenhausverkehr [Kfz/12h]

3.3. Szenario 1: Nutzung von P1, P2 und P3 (über Kunigundengasse)

Der erweiterte Bestandsparkplatz P3 wird nur über die Kunigundengasse angefahren. Die folgende Betrachtung wurde unter der Annahme erstellt, dass der Parkplatz zeitlich nicht beschränkt ist und der Anteil der Kurzzeit- und Langzeitparker mit den ermittelten Umschlagverhältnissen gleich bleibt.

Es wird erwartet, dass durch die kürzere Distanz zum Krankenhaus P3 eher benutzt wird als P2 (Annahme: 50 % von Westen; 80 % von Süden).

Kurzzeitparker von P1 werden durch ihre Erfahrungen (Suchverkehr bei P1) teilweise direkt P2 (Annahme: 10 % von Westen; 5 % von Osten) und P3 (Annahme: 5% von Westen; 10 % von Osten) ansteuern => 30 % weniger direkter Verkehr auf P1 (von Süden).

=> Dies reduziert den Verkehr in der Kunigundengasse aus Richtung West, aber erhöht den Verkehr aus Richtung Ost!

Durch die fehlende Verbindung zwischen P1 und P3 bleibt hoher Suchverkehr bei P1 erhalten und wird in die Kunigundengasse fahren.

Die verlagerten Kurzzeitparker von P1 (direkt und indirekt) auf P3 werden nicht voll abwickelbar sein, weshalb diese auf P2 ausweichen müssen.



Abbildung 16: Szenario 1, Übersicht

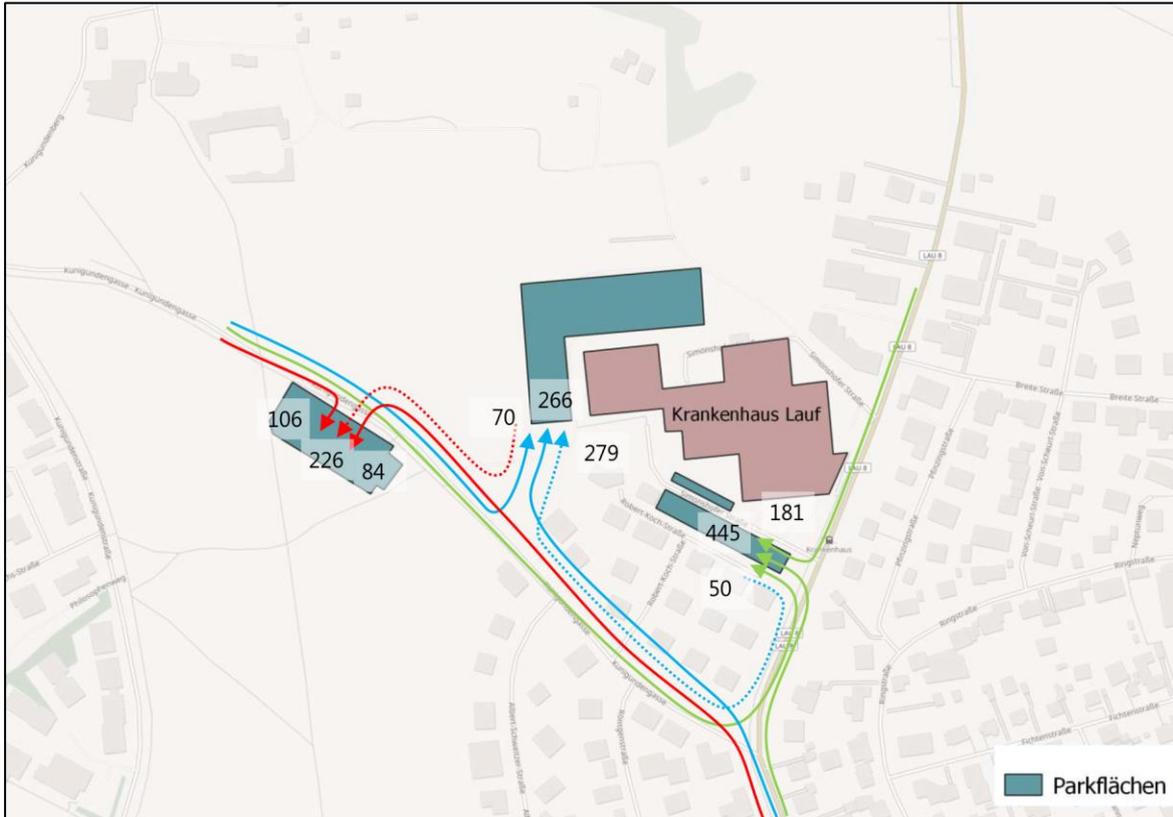


Abbildung 17: Szenario 1, Zufahrtsverteilung [Kfz/12h]

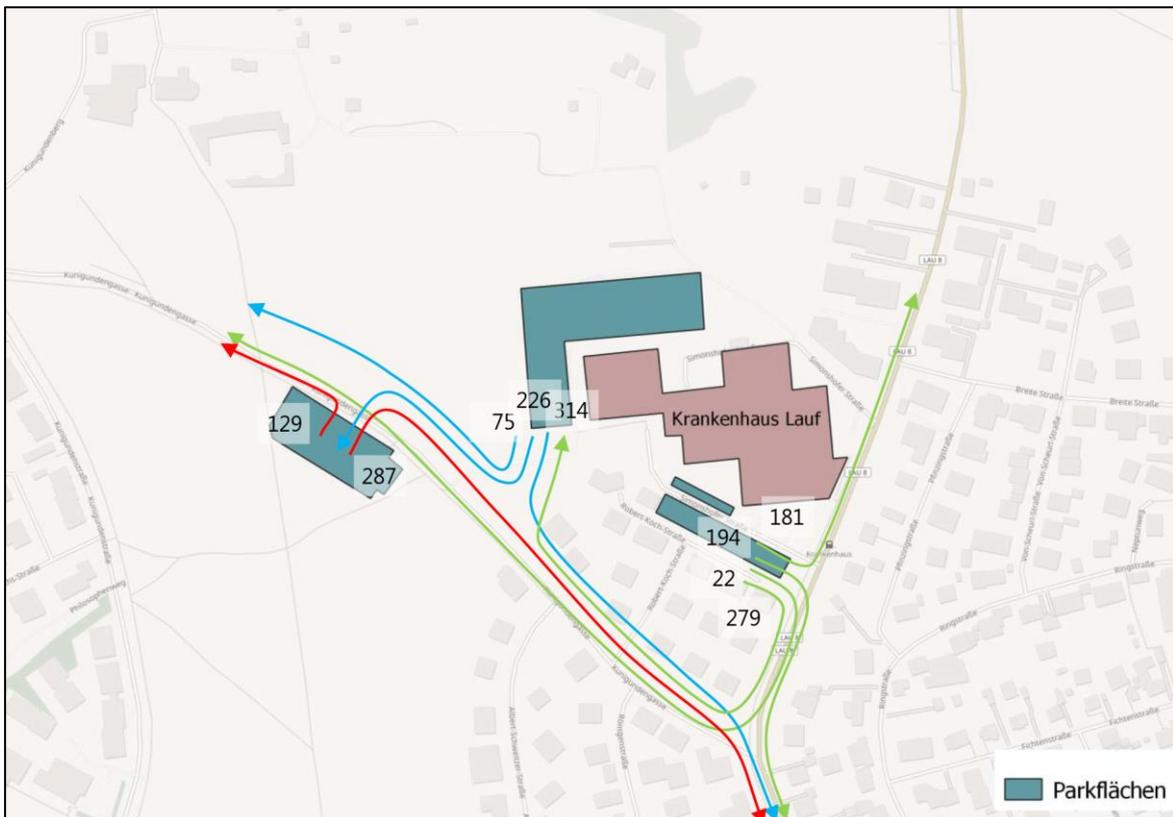


Abbildung 18: Szenario 1, Abfahrtsverteilung [Kfz/12h]

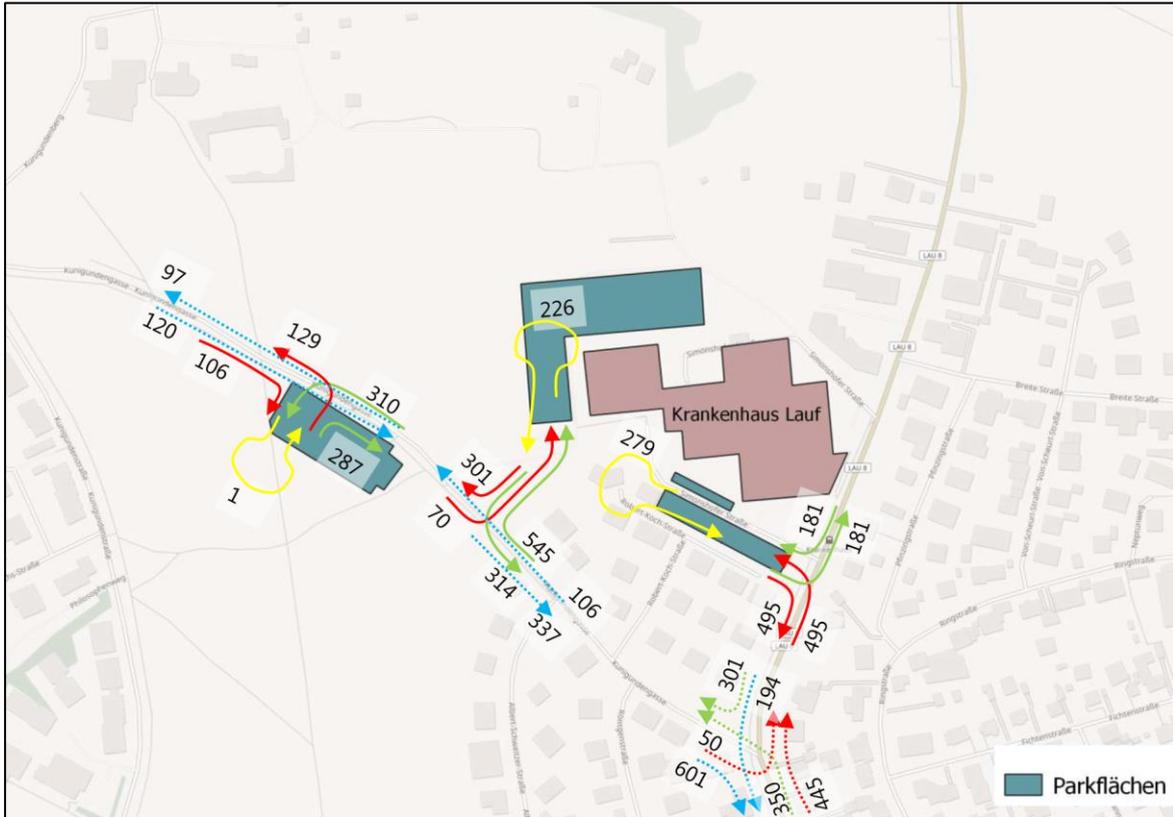


Abbildung 19: Szenario 1, Zu-/ Ausfahrt PP und Suchverkehr [Kfz/12h]

Mit den bestehenden Parkflächen P1, P2 und den 163 zusätzlichen Parkplätzen durch die Parkfläche P3 kann der aktuell erforderliche Parkbedarf gedeckt werden.

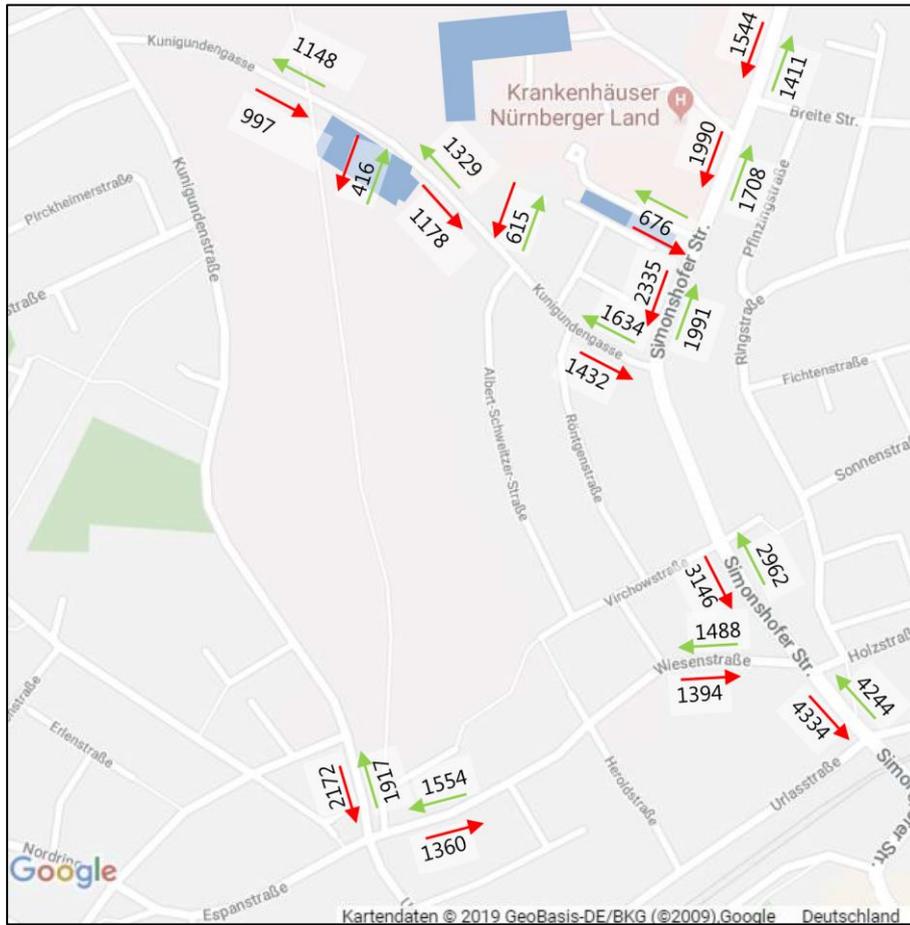


Abbildung 20: Szenario 1, Resultierender Gesamtverkehr mit Krankenhausverkehr [Kfz/12h]

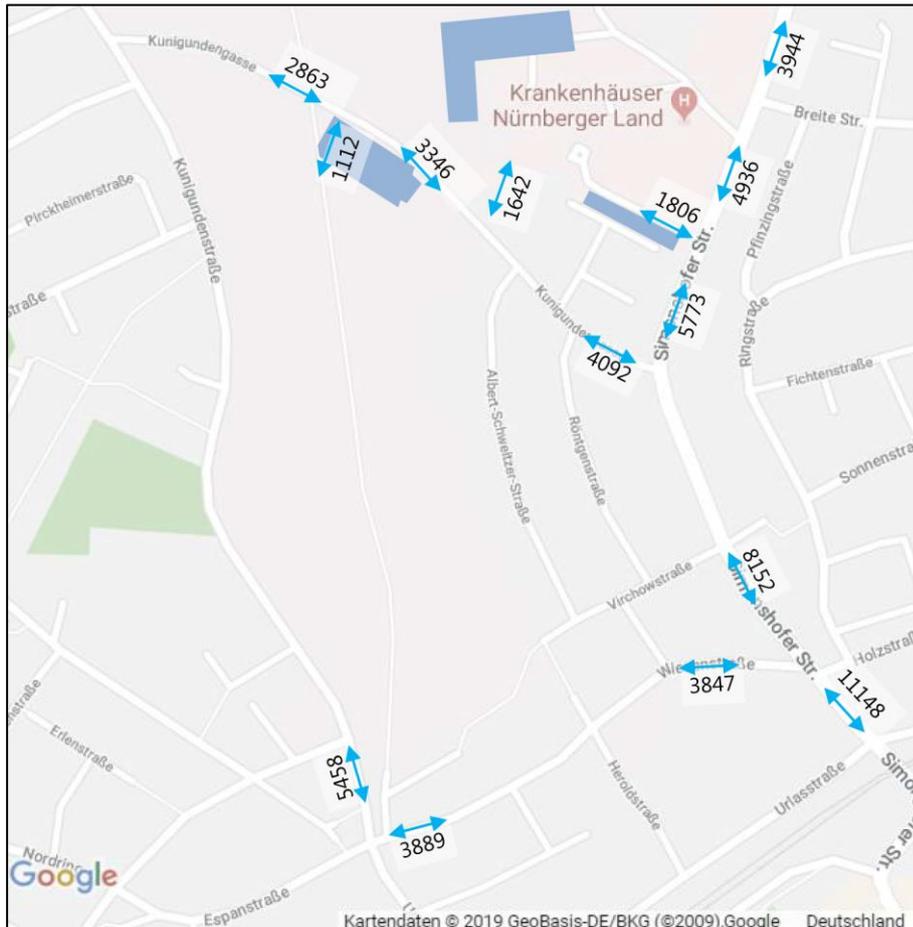


Abbildung 21: Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV [Kfz/d] in Szenario 1

Gegenüber der aktuellen Situation wird in der Kunigundengasse zwischen Simonshofer Straße und der Zufahrt zur Parkfläche P3 eine um 20 % höhere und in der Simonshofer Straße zwischen Kunigundengasse und Zufahrt zur Parkfläche P1 eine um 9 % niedrigere Verkehrsbelastung prognostiziert.

3.4. Szenario 2: Nutzung von P1, P2 und P3 (nur Ausfahrt Kunigundengasse)

Der zusätzliche Parkplatz P3 wird nur über die Zufahrt des Krankenhauses an der Simonshofer Straße zusammen mit P1 angefahren und führt direkt am Krankenhaus vorbei. Die folgende Betrachtung wurde unter der Annahme erstellt, dass der Parkplatz zeitlich nicht beschränkt ist und der Anteil der Kurzzeit- und Langzeitparker mit den ermittelten Umschlagsverhältnissen gleich bleibt.

Es wird erwartet, dass durch die kürzere Distanz zum Krankenhaus P3 von Süden eher benutzt wird als P2 (Annahme: 80%).

Kurzzeitparker, die bei P1 keinen Parkplatz finden, können direkt weiter zu P3 fahren. Damit entfallen große Teile des Parksuchverkehrs.

=> Dies reduziert den Verkehr in der Kunigundengasse aus Richtung Ost.

Die verlagerten Kurzzeitparker von P1 (direkt und indirekt) auf P3 werden nicht voll abwickelbar sein, weshalb diese auf P2 ausweichen müssen.



Abbildung 22: Szenario 2, Übersicht

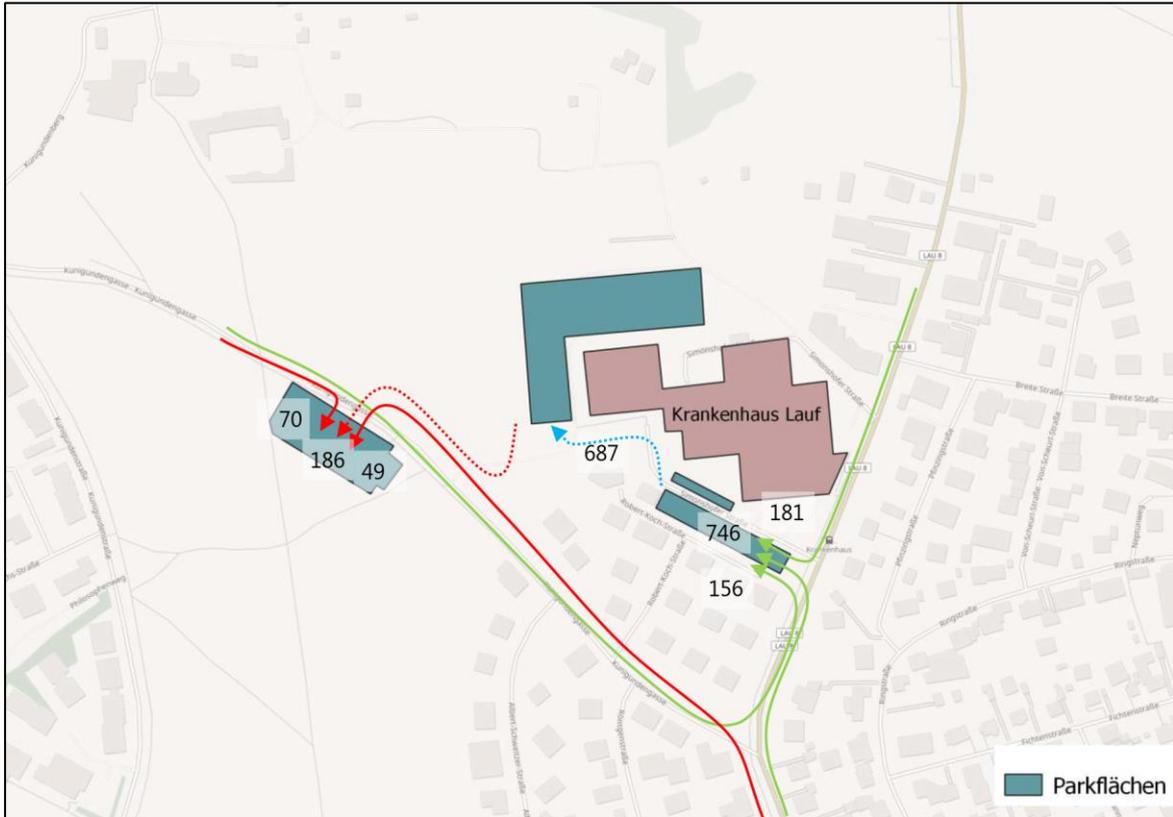


Abbildung 23: Szenario 2, Zufahrtsverteilung [Kfz/12h]

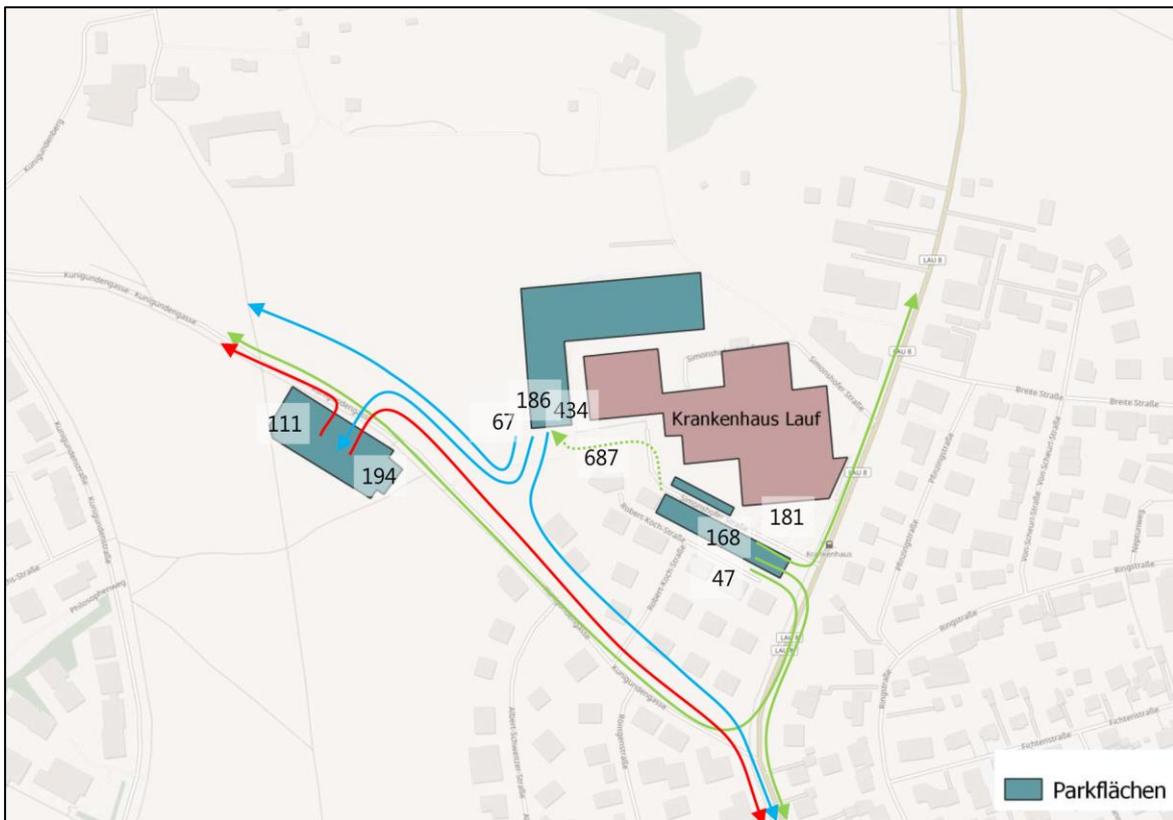


Abbildung 24: Szenario 2, Abfahrtsverteilung [Kfz/12h]

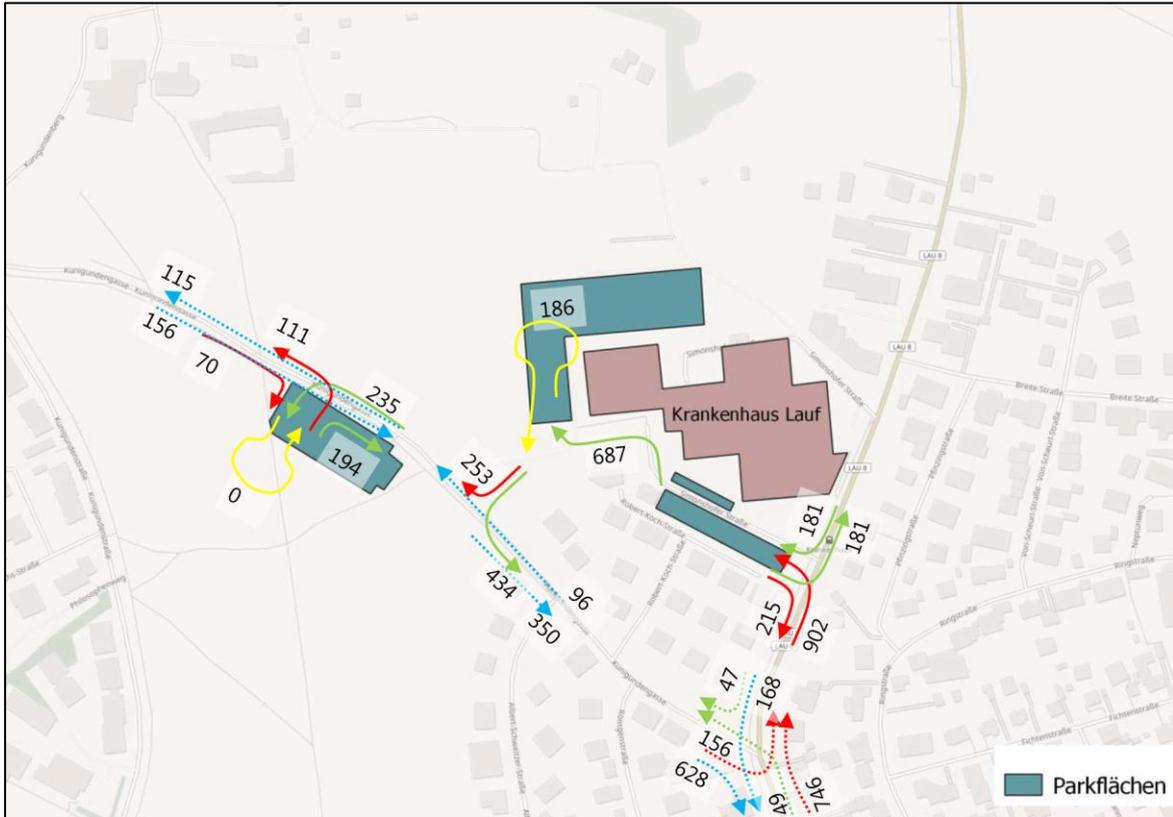


Abbildung 25: Szenario 2, Zu-/ Ausfahrt PP und Suchverkehr [Kfz/12h]

Mit den bestehenden Parkflächen P1, P2 und den 163 zusätzlichen Parkplätzen durch die Parkfläche P3 kann der aktuell erforderliche Parkbedarf gedeckt werden. Im Szenario 2 entfallen weitgehend Störungen durch Parkplatzsuchverkehr.

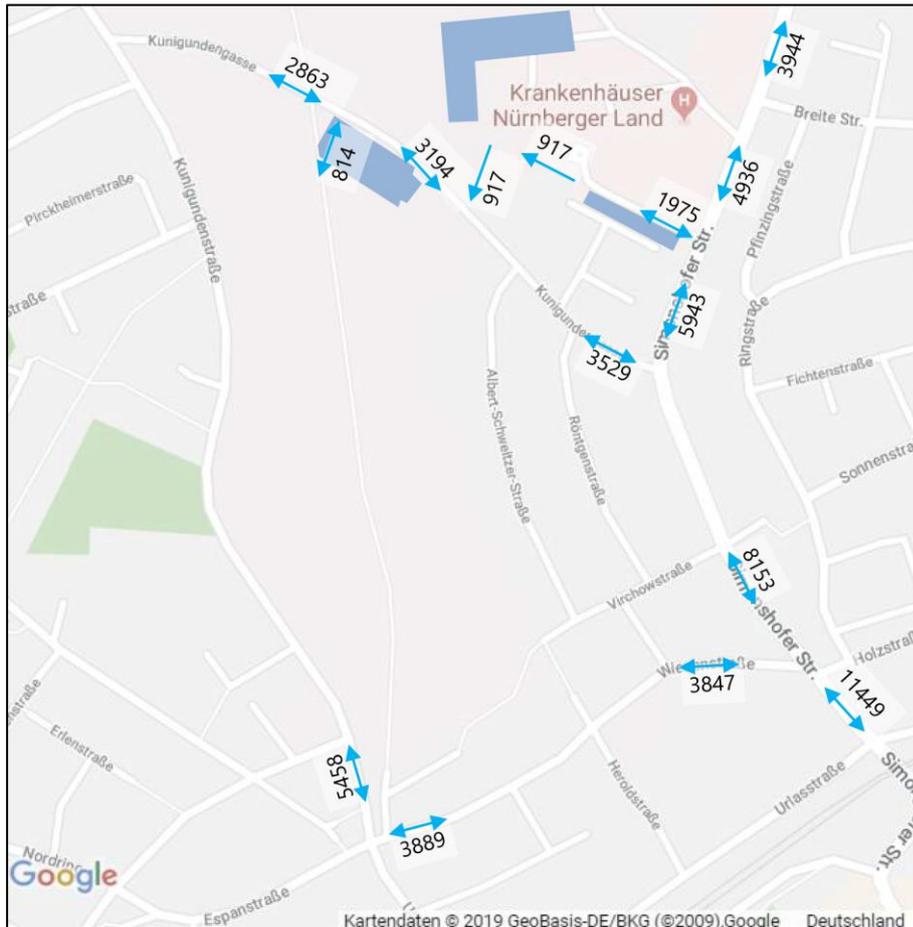


Abbildung 27: Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV [Kfz/d] in Szenario 2

Gegenüber der aktuellen Situation wird in der Kunigundengasse zwischen Simonshofer Straße und der Zufahrt zur Parkfläche P3 eine um 3 % höhere und in der Simonshofer Straße zwischen Kunigundengasse und Zufahrt zur Parkfläche P1 eine um 6 % niedrigere Verkehrsbelastung prognostiziert.

3.5. Szenario 3: Nutzung von P1, P2 und P3; Kunigundengasse als Einbahnstraße

3.5.1. Szenario 3a: Einbahnstraße Richtung Osten

Die Kunigundengasse ist zwischen Albrecht-Schweizer-Straße und Simonshofer Straße als Einbahnstraße nur in Richtung Osten befahrbar. Der zusätzliche Parkplatz P3 kann nur über die Kunigundengasse von Westen bzw. über die Simonshofer Straße bei P1 angefahren werden.

Die folgende Betrachtung wurde unter der Annahme erstellt, dass der Parkplatz zeitlich nicht beschränkt ist und der Anteil der Kurzzeit- und Langzeitparker mit den ermittelten Umschlagsverhältnissen gleich bleibt.

Es wird erwartet, dass durch die kürzere Distanz zum Krankenhaus P3 eher benutzt wird als P2 (Annahme: 50 % von Westen direkt; 100 % von Süden indirekt über P1).

Kurzzeitparker von P1 werden durch ihre Erfahrungen (Suchverkehr bei P1) teilweise von Westen direkt P2 (Annahme: 10 %) und P3 (Annahme: 5 %) ansteuern.

Die verlagerten Kurzzeitparker von P1 (direkt und indirekt) auf P3 werden nicht voll abwickelbar sein, weshalb diese auf P2 ausweichen müssen.



Abbildung 28: Szenario 3a, Übersicht und Verlagerungsverkehr durch Einbahnstraßenregelung

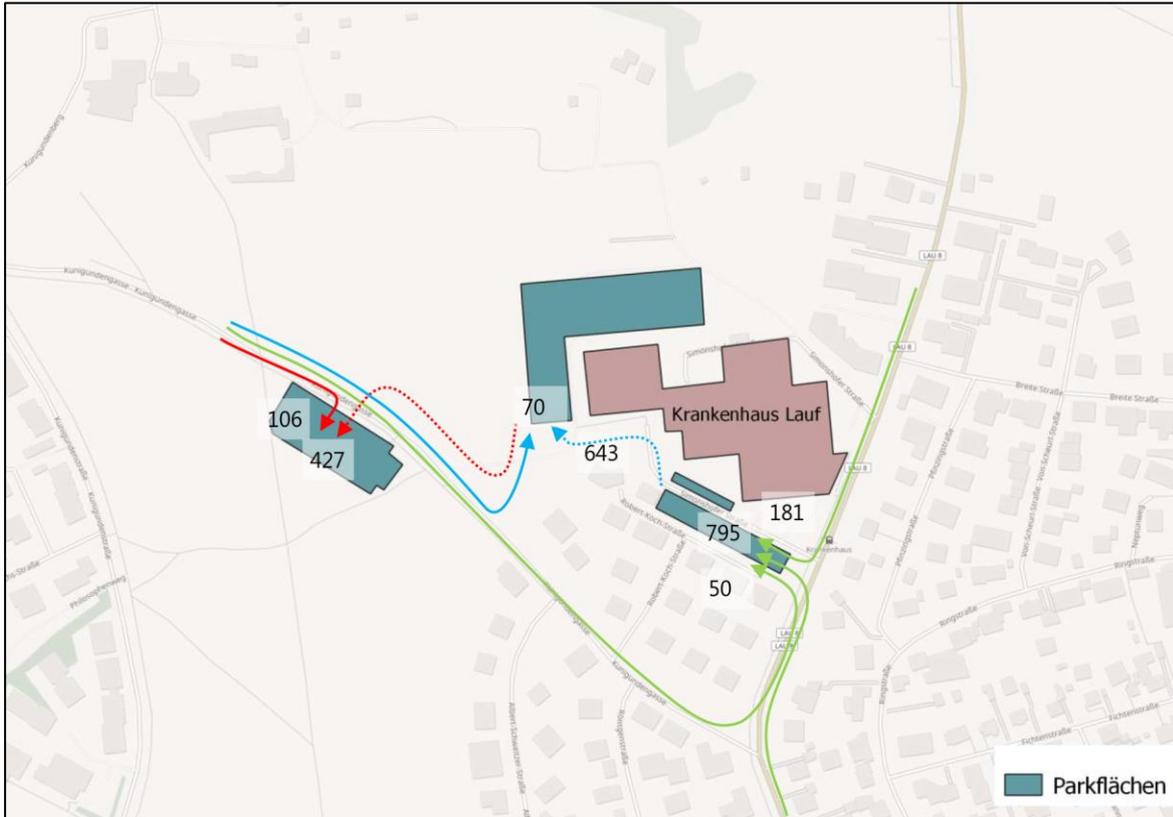


Abbildung 29: Szenario 3a, Zufahrtsverteilung [Kfz/12h]

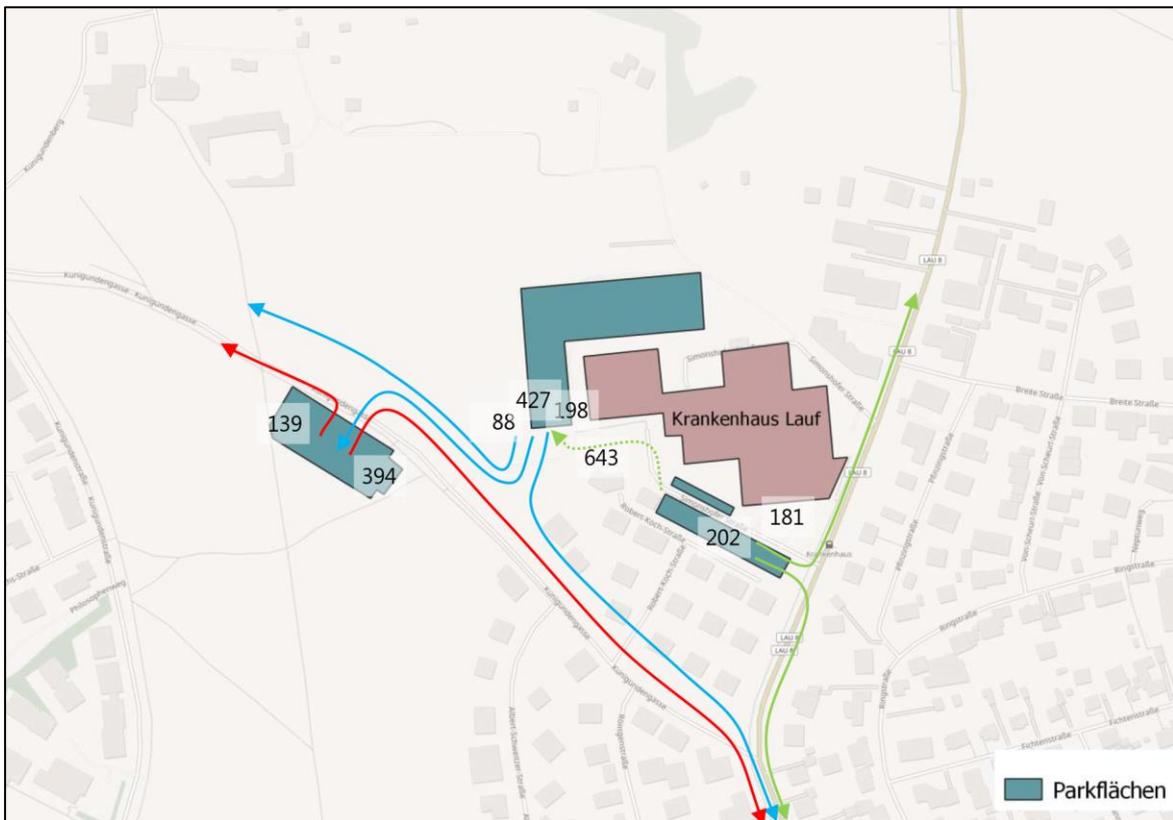


Abbildung 30: Szenario 3a, Abfahrtsverteilung [Kfz/12h]

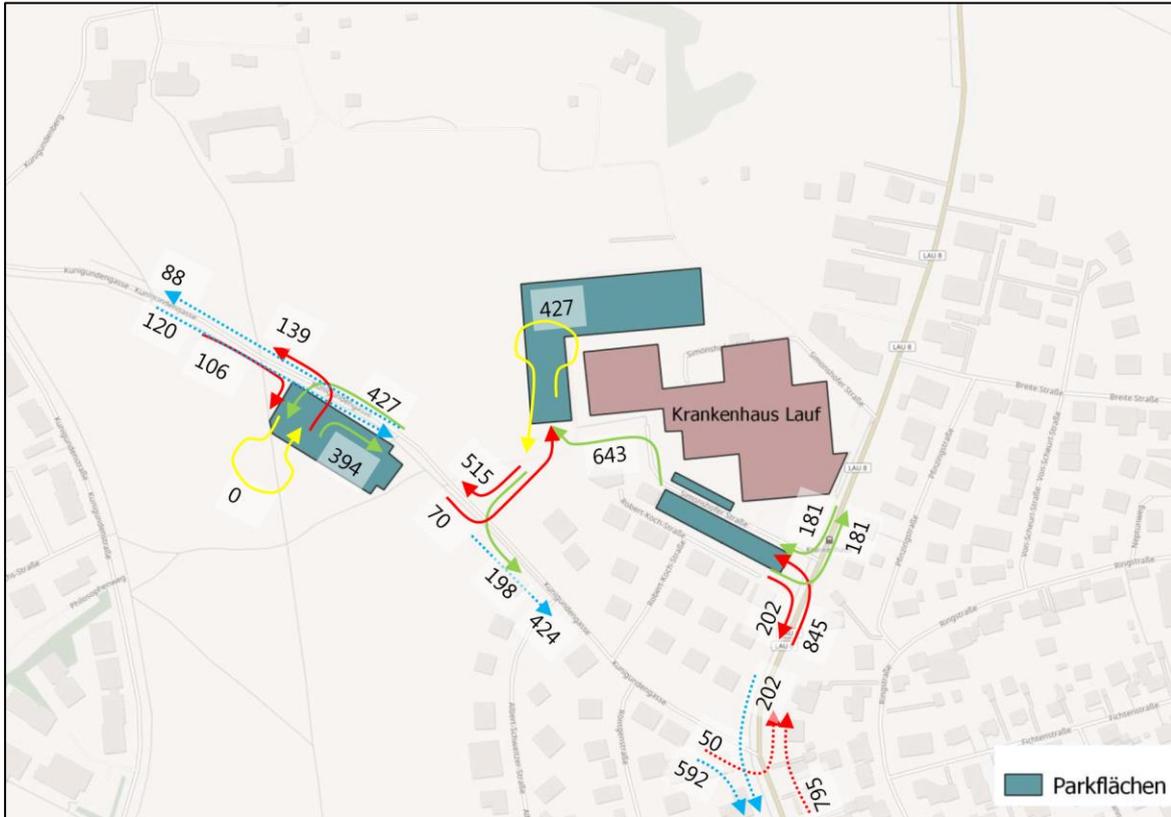


Abbildung 31: Szenario 3a, Zu-/ Ausfahrt PP und Suchverkehr [Kfz/12h]

Mit den bestehenden Parkflächen P1, P2 und den 163 zusätzlichen Parkplätzen durch die Parkfläche P3 kann der aktuell erforderliche Parkbedarf gedeckt werden.

Zu beachten ist, dass durch die direkte Verbindung der Parkflächen von P1 nach P3 ein ungewollter Schleichwegverkehr über die Krankenhauszufahrt erfolgt. Um dies zu unterbinden, könnte ggfs. ein Schrankensystem installiert werden.



Abbildung 32: Szenario 3a, Resultierender Gesamtverkehr mit Krankenhaus [Kfz/12h]

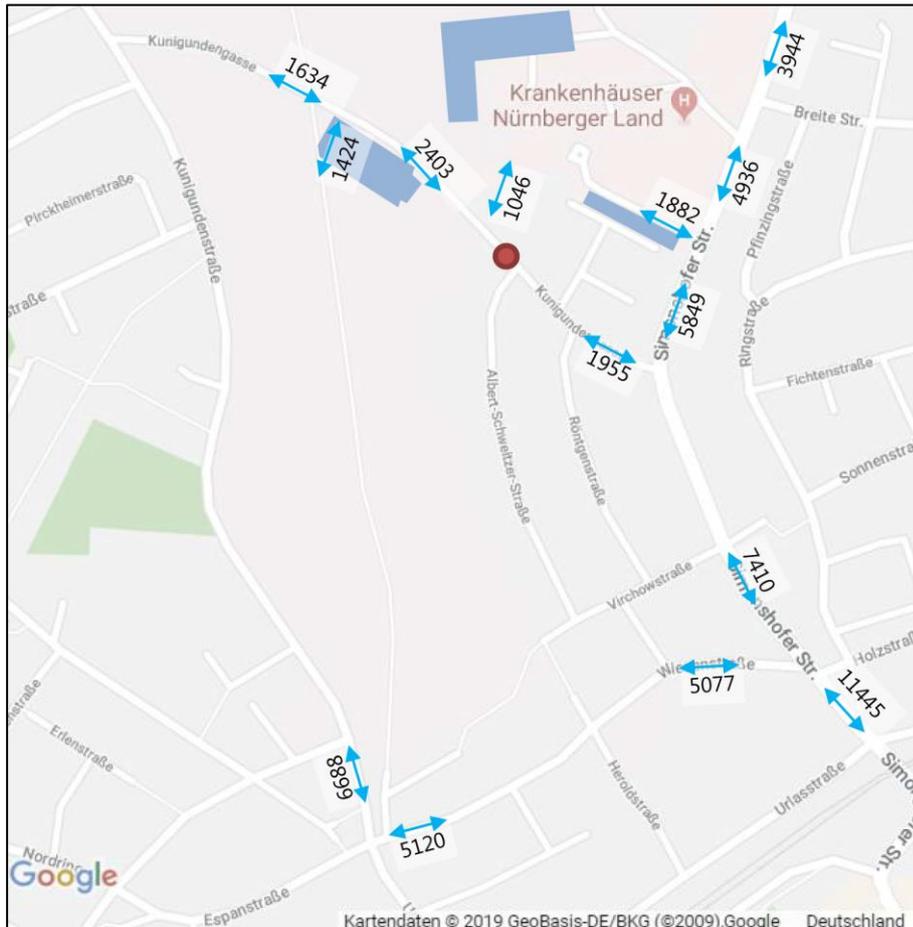


Abbildung 33: Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV [Kfz/d] in Szenario 3a

Gegenüber der aktuellen Situation wird in der Kunigundengasse zwischen Simonshofer Straße und der Zufahrt zur Parkfläche P3 eine um 43 % niedrigere und in der Simonshofer Straße zwischen Kunigundengasse und Zufahrt zur Parkfläche P1 eine um 8 % niedrigere Verkehrsbelastung prognostiziert.

Allerdings steigt die Verkehrsbelastung der Kunigundenstraße um 23 % um in der Wiesenstraße um 32 %.

Zudem kann es durch die direkte Verbindung der Parkflächen von P1 nach P3 zu ungewolltem Schleichwegverkehr über die Krankenzufahrt in Richtung Westen kommen.

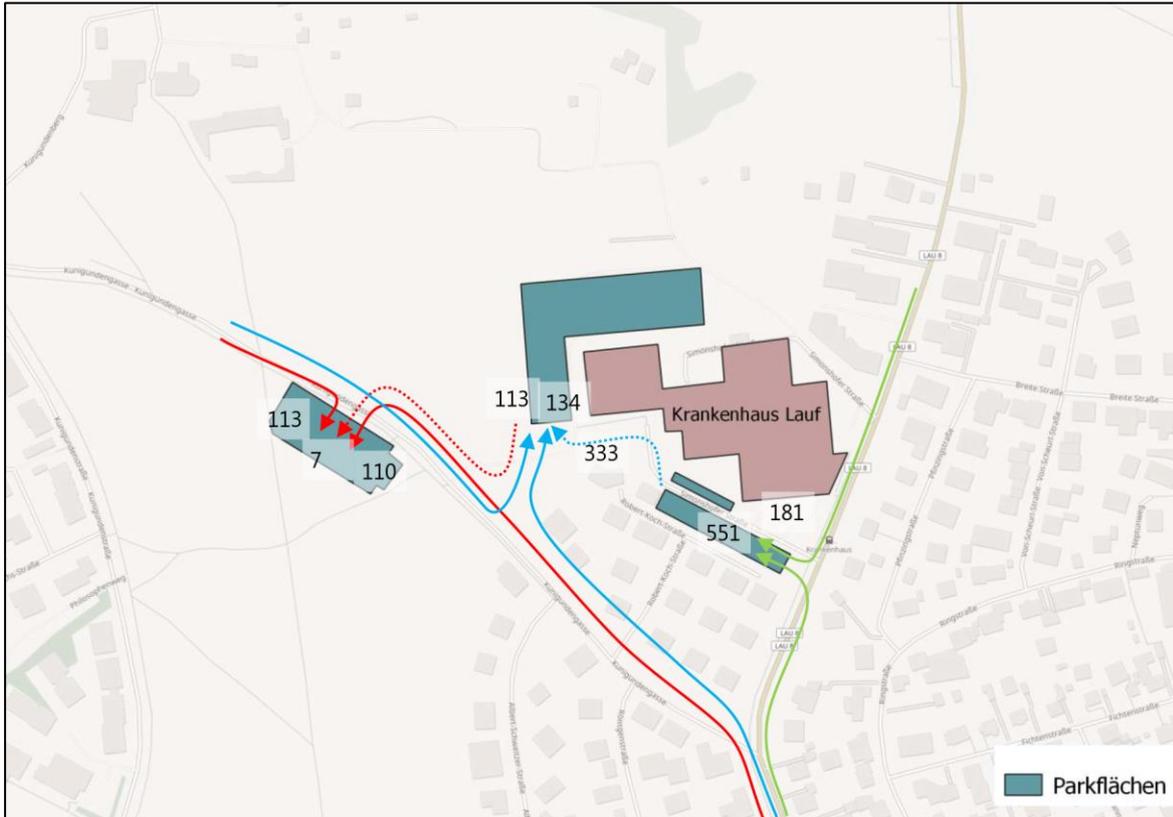


Abbildung 35: Szenario 3b, Zufahrtsverteilung [Kfz/12h]

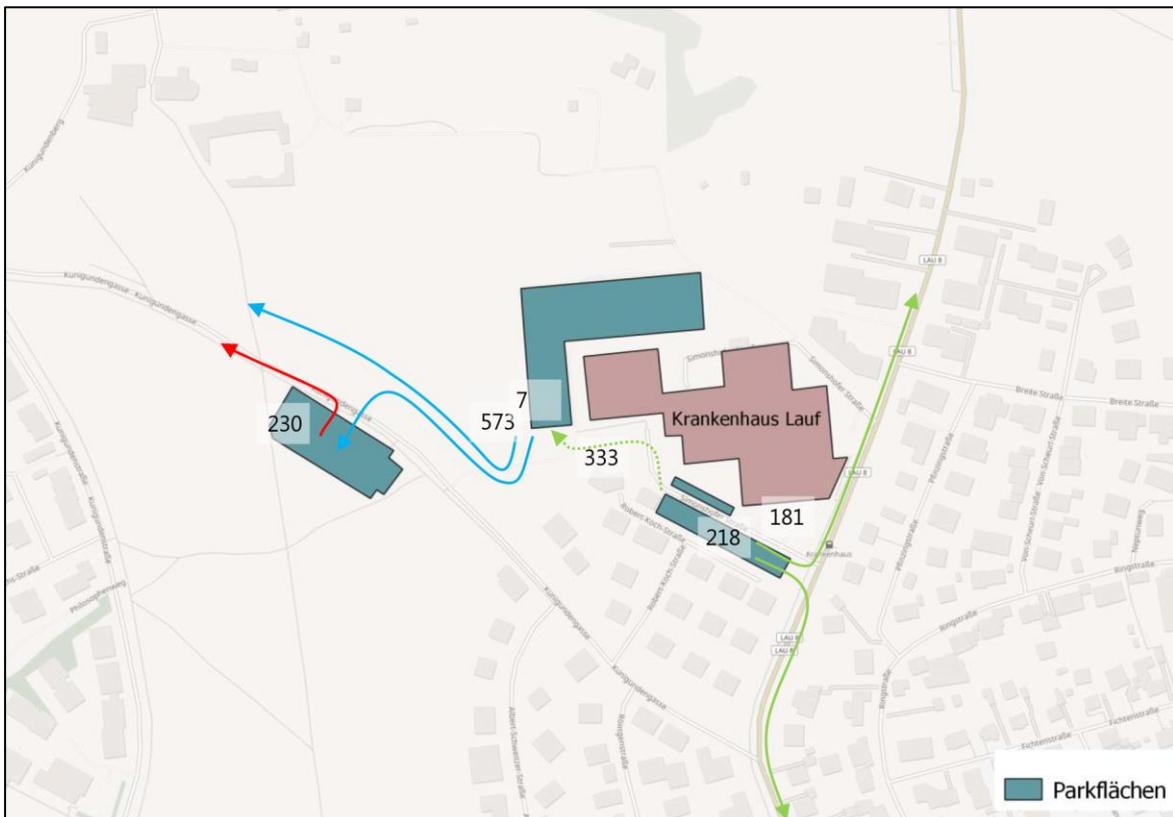


Abbildung 36: Szenario 3b, Abfahrtsverteilung [Kfz/12h]

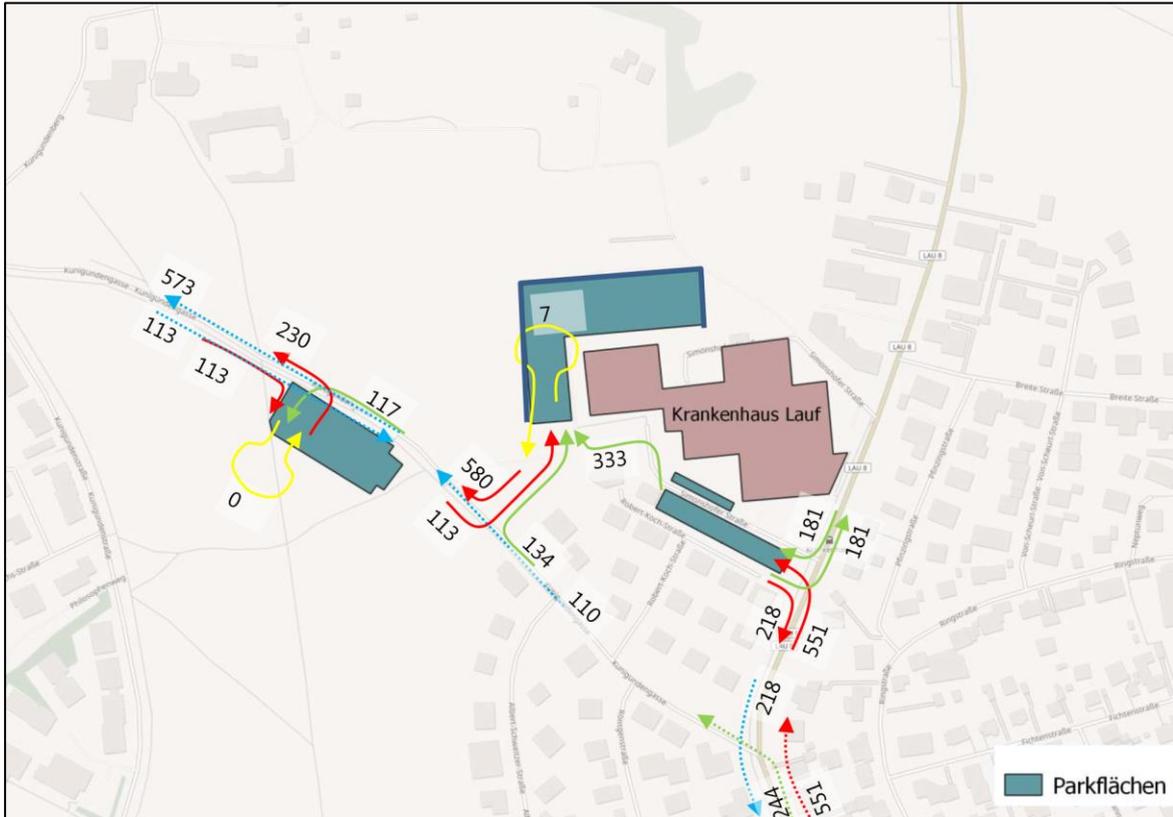


Abbildung 37: Szenario 3b, Zu-/ Ausfahrt PP und Suchverkehr [Kfz/12h]

Mit den bestehenden Parkflächen P1, P2 und den 163 zusätzlichen Parkplätzen durch die Parkfläche P3 kann der aktuell erforderliche Parkbedarf gedeckt werden.

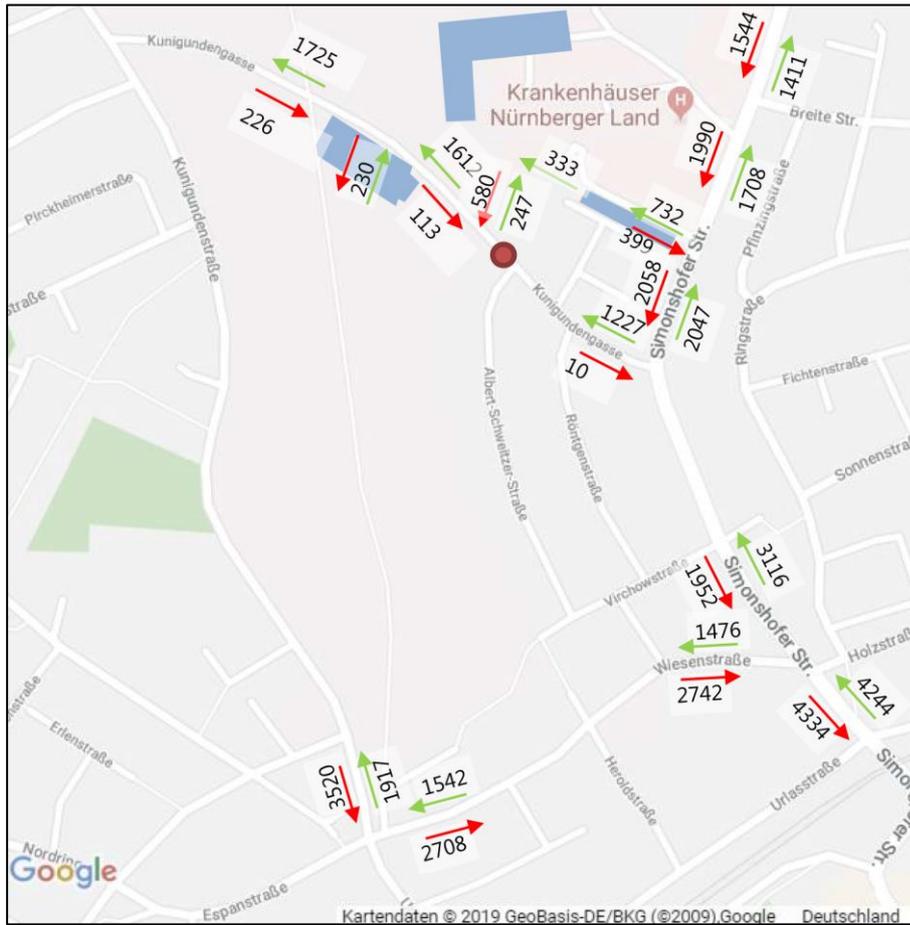


Abbildung 38: Szenario 3b, Resultierender Gesamtverkehr mit Krankenhausverkehr [Kfz/12h]

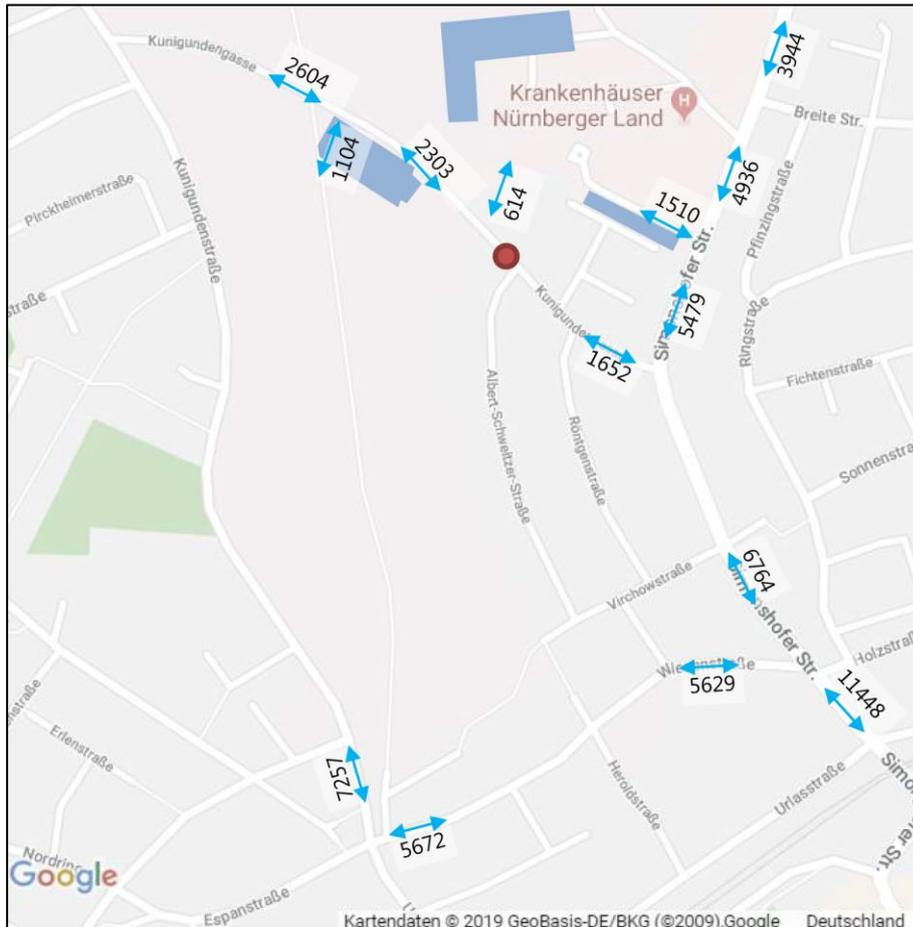


Abbildung 39: Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV [Kfz/d] in Szenario 3b

Gegenüber der aktuellen Situation wird in der Kunigundengasse zwischen Simonshofer Straße und der Zufahrt zur Parkfläche P3 eine um 52 % niedrigere und in der Simonshofer Straße zwischen Kunigundengasse und Zufahrt zur Parkfläche P1 eine um 14 % niedrigere Verkehrsbelastung prognostiziert.

Allerdings steigt die Verkehrsbelastung der Kunigundenstraße um 33 % um in der Wiesenstraße um 46 %.

3.6. Szenario 4: Nutzung von P1, P3 (über Kunigundengasse) und P4 (über Simonshofer Straße)

Der temporär angelegte Parkplatz P2 entfällt. Der zusätzliche Parkplatz P3 wird nur über die Kunigundengasse, der zusätzliche Parkplatz P4 über die Simonshofer Straße angefahren.

Die folgende Betrachtung wurde unter der Annahme erstellt, dass der Parkplatz zeitlich nicht beschränkt ist und der Anteil der Kurzzeit- und Langzeitparker mit den ermittelten Umschlagsverhältnissen gleich bleibt.

Es wird erwartet, dass die Langzeitparker der heutigen Parkfläche P2 nach dem Entfall dieser vorwiegend P3 benutzen (Annahme: 100 % von Westen; 67 % von Süden) und in geringerem Maße P4 (Annahme: 33 % von Süden).

Kurzzeitparker von P1 werden durch ihre Erfahrungen (Suchverkehr bei P1) teilweise direkt P3 (Annahme: 80 % von Westen) und P4 (Annahme: 80 % von Norden, 30 % von Süden) ansteuern => 30 % weniger direkter Verkehr auf P1 (von Süden).

Durch die fehlende Verbindung zwischen P1 und P3 bleibt hoher Suchverkehr bei P1 erhalten und wird in die Kunigundengasse fahren.



Abbildung 40: Szenario 4, Übersicht

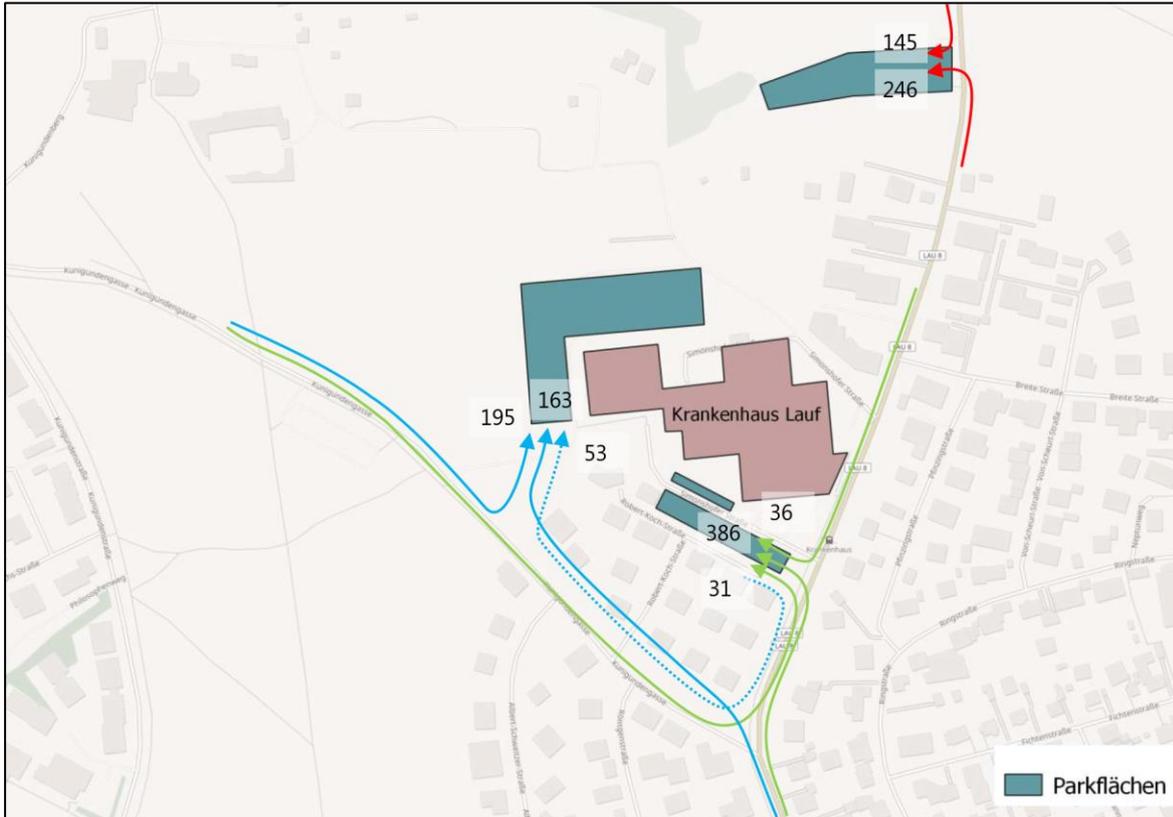


Abbildung 41: Szenario 4, Zufahrtsverteilung [Kfz/12h]

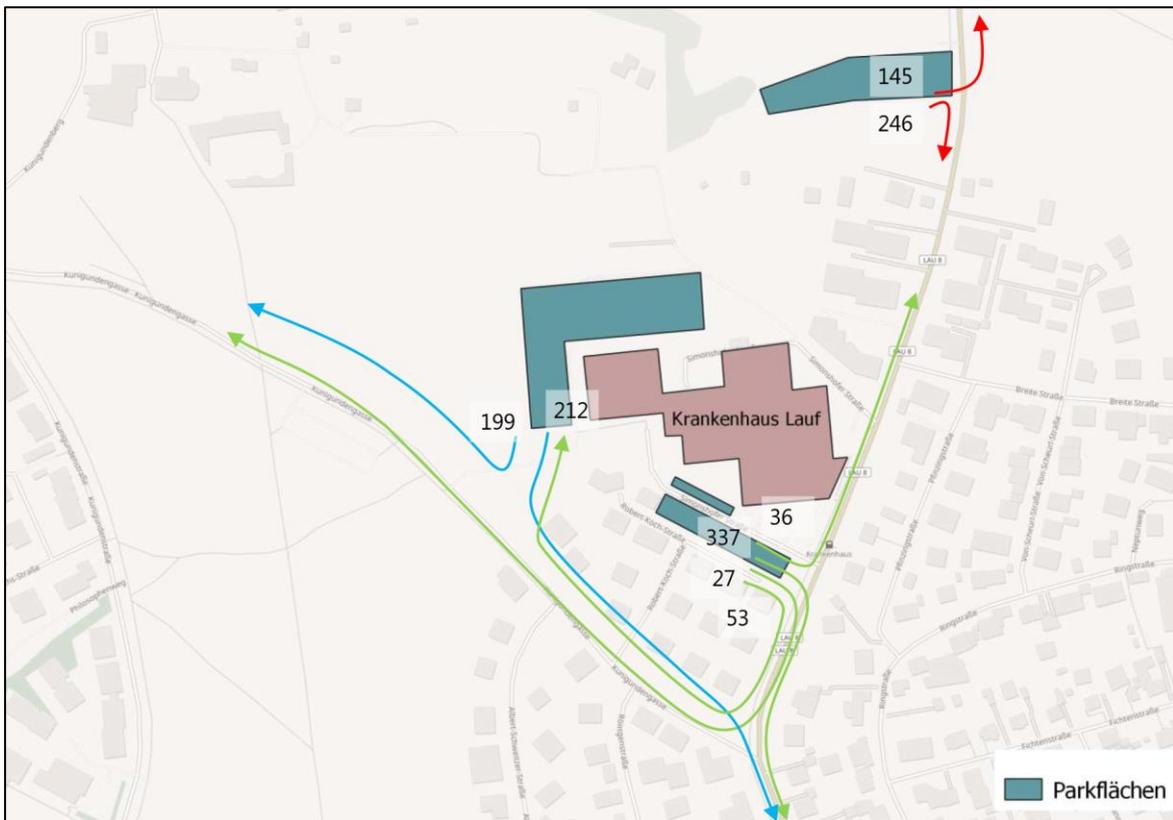


Abbildung 42: Szenario 4, Abfahrtsverteilung [Kfz/12h]

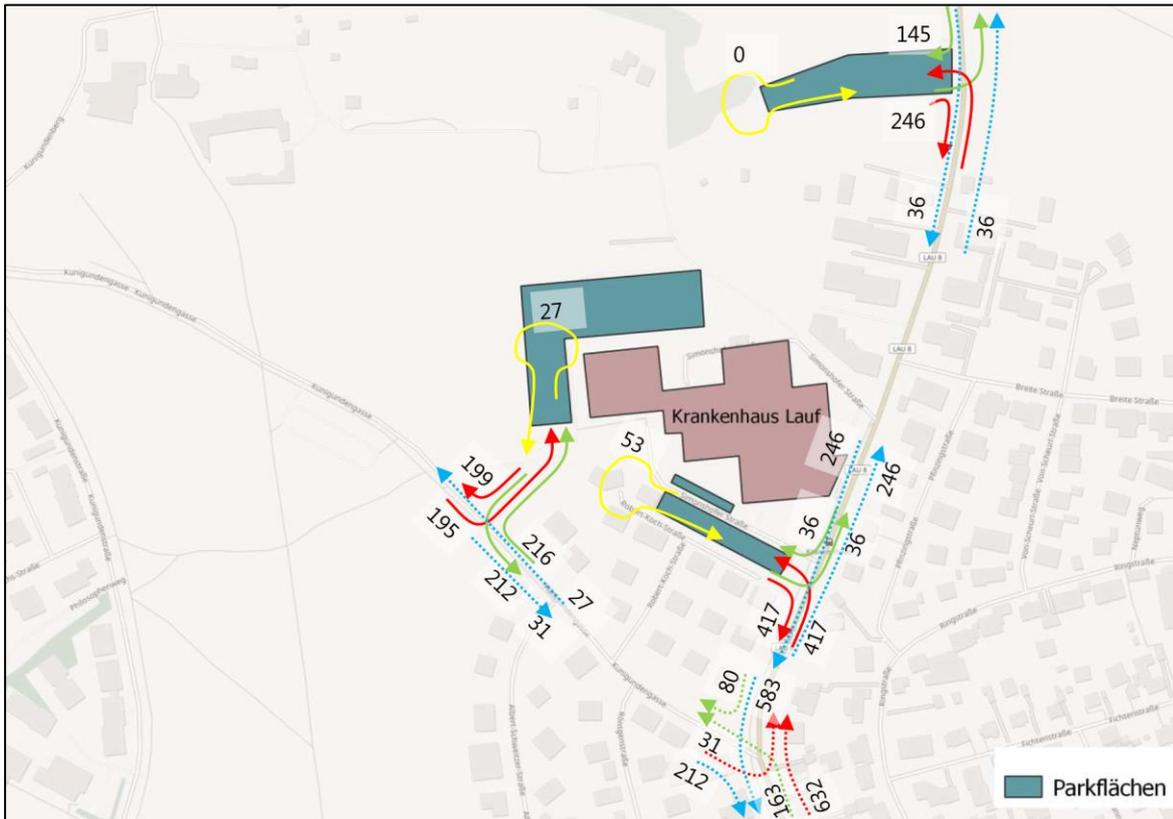


Abbildung 43: Szenario 4, Zu-/ Ausfahrt PP und Suchverkehr [Kfz/12h]

Mit der bestehenden Parkfläche P1 und den zusätzlichen Parkplätzen durch die Parkfläche P3 (163) und P4 (100) kann der aktuell erforderliche Parkbedarf gedeckt werden.

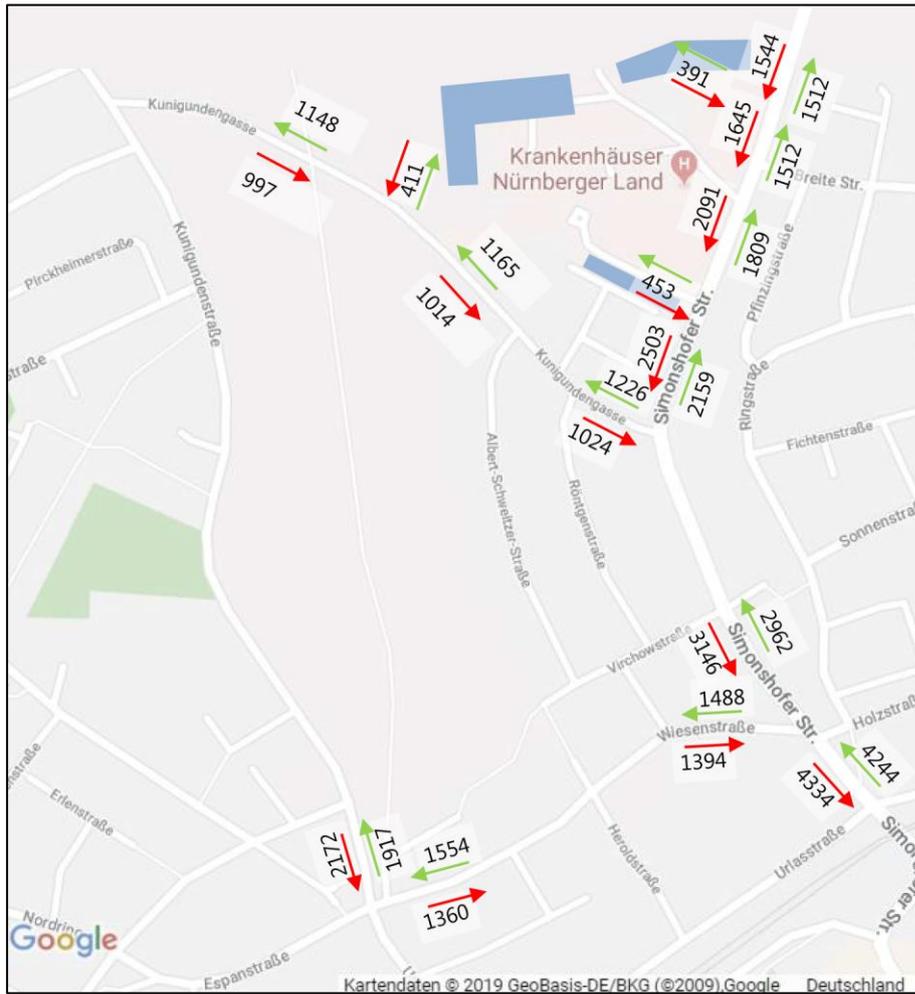


Abbildung 44: Szenario 4, Resultierender Gesamtverkehr mit Krankenhausverkehr [Kfz/12h]

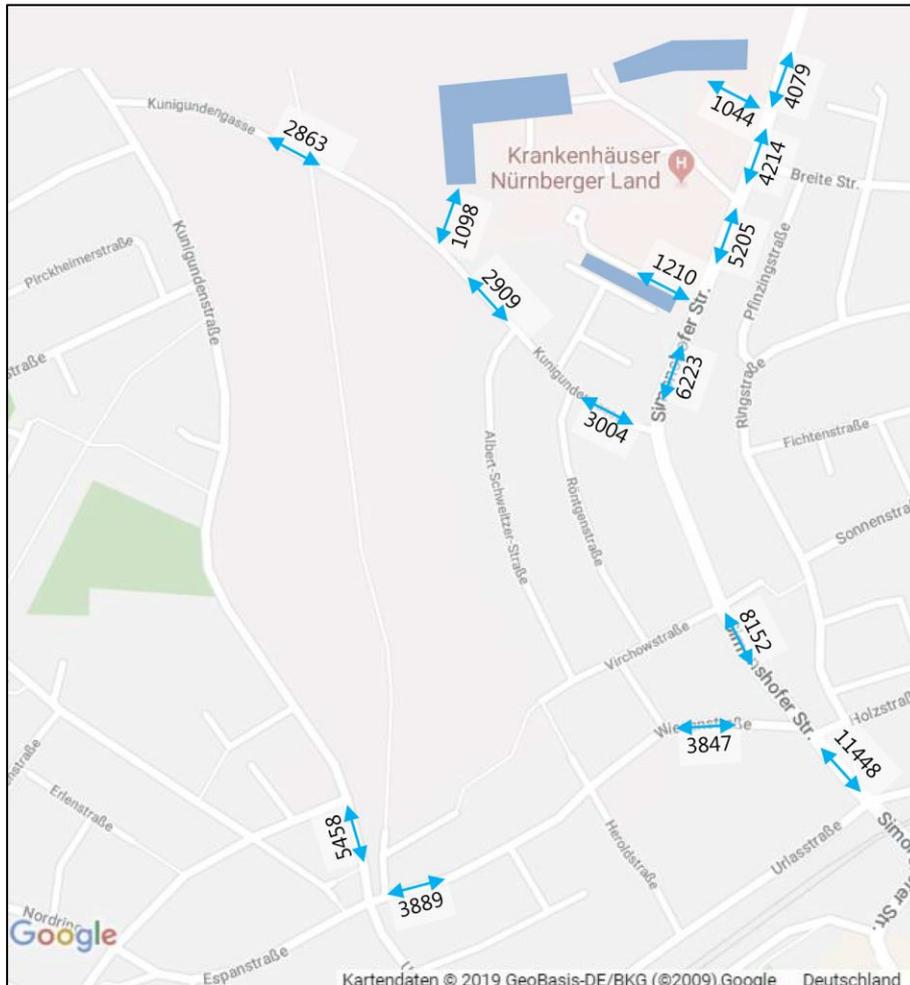


Abbildung 45: Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV [Kfz/d] in Szenario 4

Gegenüber der aktuellen Situation wird in der Kunigundengasse zwischen Simonshofer Straße und der Zufahrt zur Parkfläche P3 eine um 12 % niedrigere Verkehrsbelastung prognostiziert. Allerdings ist für die ohnehin schon hoch belastete Simonshofer Straße im Bereich nördlich des Krankenhauses mit Mehrverkehr zu rechnen.

3.7. Zusammenfassung

Der Parkbedarf kann nicht durch den Parkflächen P1 und den neu zu bauenden Parkplatz P3 gedeckt werden (Szenario 0). In allen untersuchten Szenarien 1 – 4 reichen die Parkflächen P1, P2 (bzw. Ersatz durch P4) und P3 für den bestehenden Verkehr aus.

Um die Verkehrsbelastung der Kunigundengasse im Abschnitt zwischen Albert-Schweitzer- und Simonshofer Straße gering zu halten, bieten sich deutlich die Szenarien der Einbahnstraßenregelung mit direkter Verbindung zwischen dem Kurzzeit- und Langzeitparkplatz an.

Bei dem Szenario 3a mit Einbahnstraße in Richtung Osten kann es durch die direkte Verbindung der Parkflächen von P1 nach P3 zu ungewolltem Schleichwegverkehr über die Krankenhauszufahrt in Richtung Westen kommen. Daher ist im Vergleich das Szenario 3b zu bevorzugen.

Es ist jedoch zu beachten, dass hierdurch die Verkehrsbelastung in der Kunigundenstraße um ein Drittel und in der Wiesenstraße um fast die Hälfte zunimmt.

Am ausgeglichensten ist jedoch das Szenario 2, indem durch die direkte Zufahrt von P1 zu P3 der Parkplatzsuchverkehr verringert wird. Damit wird die Kunigundengasse entlastet, während das angrenzende Straßennetz nicht wesentlich höher belastet wird.

4. DTV Tag- und Nachtwerte

4.1. Bestand

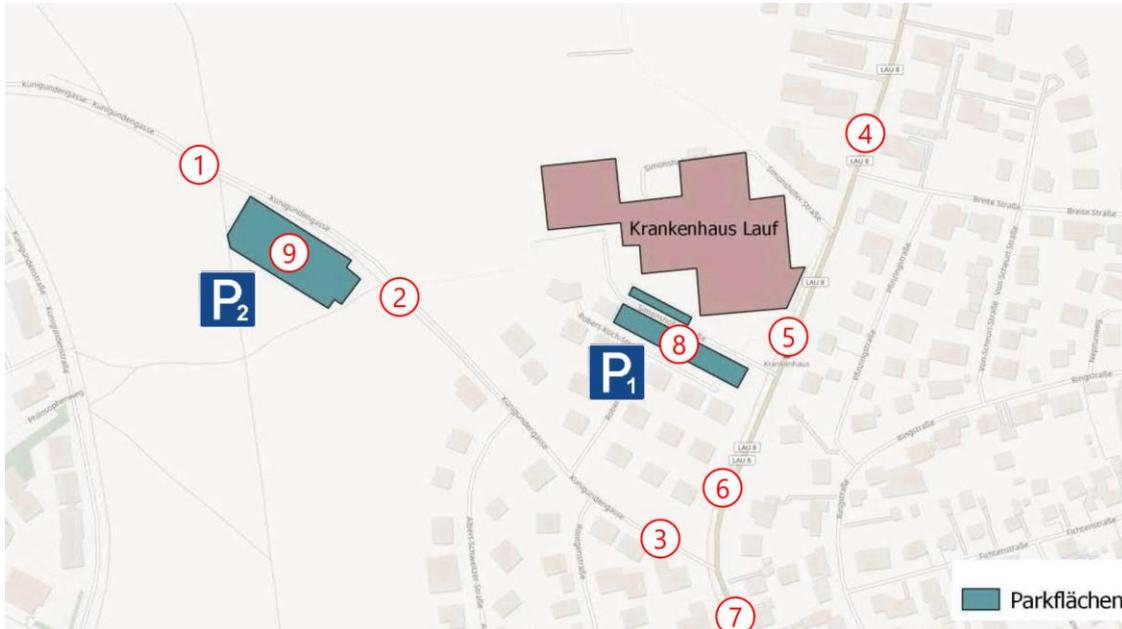


Abbildung 46: Übersicht der DTV-Berechnungen, Bestand

Tabelle 1: DTV Tag- und Nachtwerte, Bestand

Zählpunkt Straße/Fahrtrichtung	DTV	DTV SV	DTV Kfz	p	DTV SV 6 - 22 Uhr	DTV Kfz 6 - 22 Uhr	DTV SV 22 - 6 Uhr	DTV Kfz 22 - 6 Uhr
1 Kunigundengasse (W)	2.853	26	2.827	0,9%	24	2.658	2	169
2 Kunigundengasse (M)	3.320	29	3.291	0,9%	27	3.094	2	197
3 Kunigundengasse (O)	3.414	46	3.368	1,3%	44	3.165	2	203
4 Simonshofer Str. (nördl. Breite Str.)	3.903	134	3.769	3,4%	128	3.650	6	119
5 Simonshofer Str. (nördl. P1)	4.894	218	4.676	4,5%	212	4.525	6	151
6 Simonshofer Str. (südl. P1)	6.327	235	6.092	3,7%	229	5.896	6	196
7 Simonshofer Str. (südl. Kunigundengasse)	8.137	309	7.828	3,8%	300	7.446	9	382
8a P1 (parkend)	1.064	0	1.064	0,0%	0	1.051	0	13
8b P1 (gesamt)	2.526	0	2.526	0,0%	0	2.513	0	13
9a P2 (parkend)	444	0	444	0,0%	0	377	0	67
9b P2 (gesamt)	826	0	826	0,0%	0	759	0	67

4.2. Szenario 0: Nutzung von P1 und P3 (über Kunigundengasse)

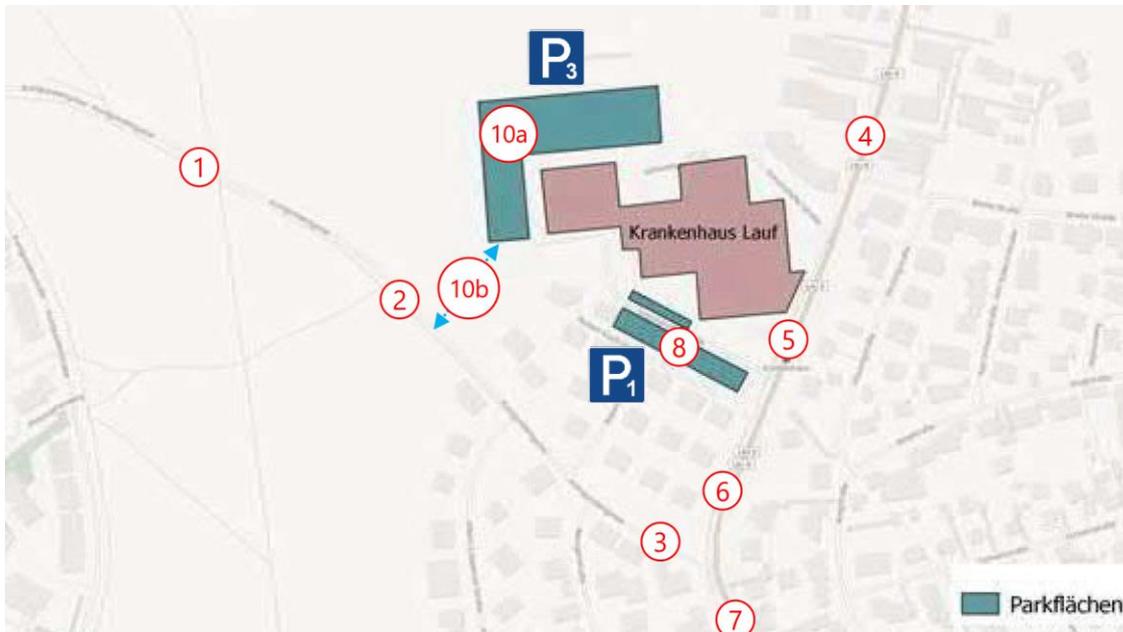


Abbildung 47: Übersicht der DTV-Berechnungen, Szenario 0

Tabelle 2: DTV Tag- und Nachtwerte, Szenario 0

Zählpunkt Straße/Fahrtrichtung	DTV 2019,v0	DTV SV,2019,v0	DTV Kfz,2019,v0	p 2019,v0	DTV SV,2019,v0 6 - 22 Uhr	DTV Kfz,2019,v0 6 - 22 Uhr	DTV SV,2019,v0 22 - 6 Uhr	DTV Kfz,2019,v0 22 - 6 Uhr
1 Kunigundengasse (W)	2.863	26	2.837	0,9%	24	2.667	2	170
2 Kunigundengasse (M)	2.863	29	2.834	1,0%	27	2.664	2	170
3 Kunigundengasse (O)	4.338	46	4.292	1,1%	44	4.034	2	258
4 Simonshofer Str. (nördl. Breite Str.)	3.944	134	3.810	3,4%	128	3.690	6	120
5 Simonshofer Str. (nördl. P1)	4.936	218	4.718	4,4%	212	4.566	6	152
6 Simonshofer Str. (südl. P1)	5.867	235	5.632	4,0%	229	5.450	6	182
7 Simonshofer Str. (südl. Kunigundengasse)	8.152	309	7.843	3,8%	300	7.461	9	382
8a P1 (parkend)	1.064	0	1.064	0,0%	0	1.051	0	13
8b P1 (gesamt)	1.422	0	1.422	0,0%	0	1.409	0	13
10a P3 (parkend)	1.310	0	1.310	0,0%	0	1.247	0	63
10b P3 (gesamt)	1.608	0	1.608	0,0%	0	1.545	0	63

4.3. Szenario 2: Nutzung von P1, P2 und P3 (nur Ausfahrt Kunigundengasse)

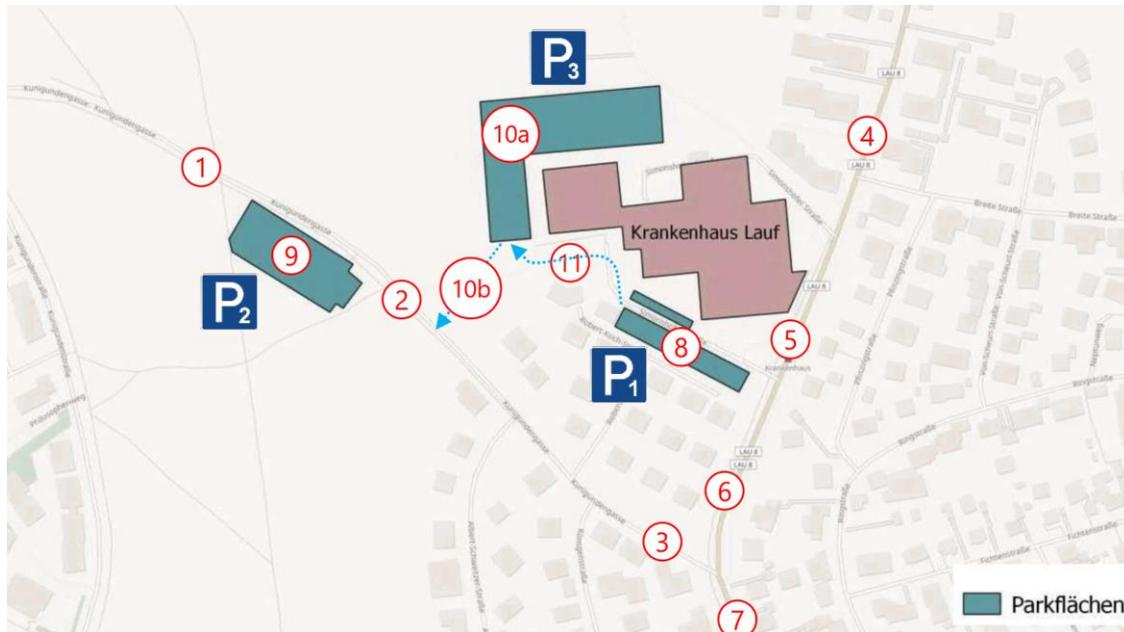


Abbildung 48: Übersicht der DTV-Berechnungen, Szenario 2

Tabelle 3: DTV Tag- und Nachtwerte, Szenario 2

Zählpunkt Straße/Fahrtrichtung	DTV 2019,v2	DTV SV ,2019,v2	DTV Kfz,2019,v2	p 2019,v2	DTV SV,2019,v2 6 - 22 Uhr	DTV Kfz,2019,v2 6 - 22 Uhr	DTV SV,2019,v2 22 - 6 Uhr	DTV Kfz,2019,v2 22 - 6 Uhr
1 Kunigundengasse (W)	2.863	26	2.837	0,9%	24	2.667	2	170
2 Kunigundengasse (M)	3.194	29	3.165	0,9%	27	2.975	2	190
3 Kunigundengasse (O)	3.529	46	3.483	1,3%	43	3.274	3	209
4 Simonshofer Str. (nördl. Breite Str.)	3.944	134	3.810	3,4%	128	3.690	6	120
5 Simonshofer Str. (nördl. P1)	4.936	218	4.718	4,4%	212	4.566	6	152
6 Simonshofer Str. (südl. P1)	5.943	235	5.708	4,0%	229	5.524	6	184
7 Simonshofer Str. (südl. Kunigundengasse)	8.153	309	7.844	3,8%	300	7.462	9	382
8a P1 (parkend)	1.064	0	1.064	0,0%	0	1.051	0	13
8b P1 (gesamt)	1.975	0	1.975	0,0%	0	1.930	0	45
9a P2 (parkend)	814	0	814	0,0%	0	789	0	25
9b P2 (gesamt)	814	0	814	0,0%	0	789	0	25
10a P3 (parkend)	1.314	0	1.314	0,0%	0	1.251	0	63
10b P3 (ausfahrend)	917	0	917	0,0%	0	885	0	32
11 Bypass P1 -> P3	917	0	917	0,0%	0	885	0	32

Abbildungen

Abbildung 1: Übersicht der Parkflächen um das Krankenhaus Lauf	4
Abbildung 2: Durchgeführte Verkehrserhebungen	5
Abbildung 3: Verkehrserhebungen vom 19.02.2019, 6 – 18 Uhr [Kfz/12h]	6
Abbildung 4: Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV [Kfz/d] des Bestands.....	7
Abbildung 5: Zu-/ Ausfahrt PP und Suchverkehr vom 19.02.2019, 6 – 18 Uhr [Kfz/12h].....	7
Abbildung 6: Parkplatzbelegung P1 (Kurzzeitparken Krankenhaus).....	8
Abbildung 7: Parkplatzbelegung P2 (Kunigundengasse).....	8
Abbildung 8: Resultierender Grundverkehr ohne Krankenhausverkehr [Kfz/12h].....	9
Abbildung 9: Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV [Kfz/d] des Grundverkehrs ohne Krankenhausverkehr.....	10
Abbildung 10: Szenario 0, Übersicht.....	11
Abbildung 11: Szenario 0, Zufahrtsverteilung [Kfz/12h].....	12
Abbildung 12: Szenario 0, Abfahrtsverteilung [Kfz/12h]	12
Abbildung 13: Szenario 0, Zu-/ Ausfahrt PP und Suchverkehr [Kfz/12h]	13
Abbildung 14: Szenario 0, Resultierender Gesamtverkehr mit Krankenhausverkehr [Kfz/12h].....	14
Abbildung 15: Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV [Kfz/d] in Szenario 0.....	15
Abbildung 16: Szenario 1, Übersicht.....	16
Abbildung 17: Szenario 1, Zufahrtsverteilung [Kfz/12h].....	17
Abbildung 18: Szenario 1, Abfahrtsverteilung [Kfz/12h]	17
Abbildung 19: Szenario 1, Zu-/ Ausfahrt PP und Suchverkehr [Kfz/12h]	18
Abbildung 20: Szenario 1, Resultierender Gesamtverkehr mit Krankenhausverkehr [Kfz/12h].....	19
Abbildung 21: Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV [Kfz/d] in Szenario 1.....	20
Abbildung 22: Szenario 2, Übersicht.....	21
Abbildung 23: Szenario 2, Zufahrtsverteilung [Kfz/12h].....	22
Abbildung 24: Szenario 2, Abfahrtsverteilung [Kfz/12h]	22
Abbildung 25: Szenario 2, Zu-/ Ausfahrt PP und Suchverkehr [Kfz/12h]	23
Abbildung 26: Szenario 2, Resultierender Gesamtverkehr mit Krankenhausverkehr [Kfz/12h].....	24
Abbildung 27: Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV [Kfz/d] in Szenario 2.....	25
Abbildung 28: Szenario 3a, Übersicht und Verlagerungsverkehr durch Einbahnstraßenregelung	26
Abbildung 29: Szenario 3a, Zufahrtsverteilung [Kfz/12h]	27
Abbildung 30: Szenario 3a, Abfahrtsverteilung [Kfz/12h]	27
Abbildung 31: Szenario 3a, Zu-/ Ausfahrt PP und Suchverkehr [Kfz/12h].....	28
Abbildung 32: Szenario 3a, Resultierender Gesamtverkehr mit Krankenhaus [Kfz/12h].....	29
Abbildung 33: Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV [Kfz/d] in Szenario 3a	30
Abbildung 34: Szenario 3b, Übersicht und Verlagerungsverkehr durch Einbahnstraßenregelung	31
Abbildung 35: Szenario 3b, Zufahrtsverteilung [Kfz/12h]	32
Abbildung 36: Szenario 3b, Abfahrtsverteilung [Kfz/12h].....	32
Abbildung 37: Szenario 3b, Zu-/ Ausfahrt PP und Suchverkehr [Kfz/12h]	33
Abbildung 38: Szenario 3b, Resultierender Gesamtverkehr mit Krankenhausverkehr [Kfz/12h] ...	34
Abbildung 39: Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV [Kfz/d] in Szenario 3b.....	35
Abbildung 40: Szenario 4, Übersicht.....	36
Abbildung 41: Szenario 4, Zufahrtsverteilung [Kfz/12h].....	37

Abbildung 42: Szenario 4, Abfahrtsverteilung [Kfz/12h]	37
Abbildung 43: Szenario 4, Zu-/ Ausfahrt PP und Suchverkehr [Kfz/12h]	38
Abbildung 44: Szenario 4, Resultierender Gesamtverkehr mit Krankenhausverkehr [Kfz/12h]	39
Abbildung 45: Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV [Kfz/d] in Szenario 4	40
Abbildung 46: Übersicht der DTV-Berechnungen, Bestand	42
Abbildung 47: Übersicht der DTV-Berechnungen, Szenario 0	43
Abbildung 48: Übersicht der DTV-Berechnungen, Szenario 2	44

Anhänge

Anlage A DTV-Wert-Berechnung für Bestand

Bestand
Zählpunkt

1 : Kunigundengasse (W)

Eingangswerte:

DTV	=	2.853 Kfz/24h	Bestandsverkehr
M _{T%}	=	6,6 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	3,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	1,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,2 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	1,2 %	SV (22-6 Uhr)
p	=	0,9 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV}	=	26 Kfz/24h	(DTV * p)
DTV _{Pkw}	=	2.827 Kfz/24h	(DTV * (1 - p))

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV}	=	28 Kfz/24h	(DTV SV * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw}	=	2.957 Kfz/24h	(DTV Pkw * k _{α,Pkw})
DTV _{W5}	=	2.985 Kfz/24h	(DTV W5,SV + DTV W5,Pkw)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

M _T	=	188 Kfz/h	(DTV * M _{T%})
M _A	=	106 Kfz/h	(DTV * M _{A%})
M _N	=	21 Kfz/h	(DTV * M _{N%})
DTV _{SV,6-18}	=	23 Kfz	(DTV * M _{T%} * 12h * p)
DTV _{Pkw,6-18}	=	2.237 Kfz	(DTV * M _{T%} * 12h * (1 - p))
DTV _{SV,18-22}	=	1 Kfz	(DTV * M _{A%} * 4h * p)
DTV _{Pkw,18-22}	=	421 Kfz	(DTV * M _{A%} * 4h * (1 - p))
DTV _{SV,6-22}	=	24 Kfz	(DTV * (M _{T%} * 12h + M _{A%} * 4h) * p)
DTV _{Pkw,6-22}	=	2.658 Kfz	(DTV * (M _{T%} * 12h + M _{A%} * 4h) * (1 - p))
DTV _{SV,22-6}	=	2 Kfz	(DTV * M _{N%} * 8h * p)
DTV _{Pkw,22-6}	=	169 Kfz	(DTV * M _{N%} * 8h * (1 - p))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzahlungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Bestand
Zählpunkt 2 : Kunigundengasse (M)

Eingangswerte:

DTV	=	3.320 Kfz/24h	Bestandsverkehr
M _{T%}	=	6,6 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	3,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	1,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,2 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	1,2 %	SV (22-6 Uhr)
p	=	0,9 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV}	=	29 Kfz/24h	(DTV * p)
DTV _{Pkw}	=	3.291 Kfz/24h	(DTV * (1 - p))

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV}	=	31 Kfz/24h	(DTV SV * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw}	=	3.442 Kfz/24h	(DTV Pkw * k _{α,Pkw})
DTV _{W5}	=	3.473 Kfz/24h	(DTV W5,SV + DTV W5,Pkw)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

M _T	=	219 Kfz/h	(DTV * M T%)
M _A	=	123 Kfz/h	(DTV * M A%)
M _N	=	25 Kfz/h	(DTV * M N%)
DTV _{SV,6-18}	=	26 Kfz	(DTV * M T% * 12h * p)
DTV _{Pkw,6-18}	=	2.604 Kfz	(DTV * M T% * 12h * (1 - p))
DTV _{SV,18-22}	=	1 Kfz	(DTV * M A% * 4h * p)
DTV _{Pkw,18-22}	=	490 Kfz	(DTV * M A% * 4h * (1 - p))
DTV _{SV,6-22}	=	27 Kfz	(DTV * (M T% * 12h + M A% * 4h) * p)
DTV _{Pkw,6-22}	=	3.094 Kfz	(DTV * (M T% * 12h + M A% * 4h) * (1 - p))
DTV _{SV,22-6}	=	2 Kfz	(DTV * M N% * 8h * p)
DTV _{Pkw,22-6}	=	197 Kfz	(DTV * M N% * 8h * (1 - p))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzahlungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Bestand
Zählpunkt

3 : Kunigundengasse (O)

Eingangswerte:

DTV	=	3.414 Kfz/24h	Bestandsverkehr
M _{T%}	=	6,6 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	3,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	1,6 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,2 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	1,2 %	SV (22-6 Uhr)
p	=	1,4 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV}	=	46 Kfz/24h	(DTV * p)
DTV _{Pkw}	=	3.368 Kfz/24h	(DTV * (1 - p))

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV}	=	49 Kfz/24h	(DTV SV * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw}	=	3.523 Kfz/24h	(DTV Pkw * k _{α,Pkw})
DTV _{W5}	=	3.572 Kfz/24h	(DTV W5,SV + DTV W5,Pkw)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

M _T	=	225 Kfz/h	(DTV * M _{T%})
M _A	=	126 Kfz/h	(DTV * M _{A%})
M _N	=	26 Kfz/h	(DTV * M _{N%})
DTV _{SV,6-18}	=	43 Kfz	(DTV * M _{T%} * 12h * p)
DTV _{Pkw,6-18}	=	2.661 Kfz	(DTV * M _{T%} * 12h * (1 - p))
DTV _{SV,18-22}	=	1 Kfz	(DTV * M _{A%} * 4h * p)
DTV _{Pkw,18-22}	=	504 Kfz	(DTV * M _{A%} * 4h * (1 - p))
DTV _{SV,6-22}	=	44 Kfz	(DTV * (M _{T%} * 12h + M _{A%} * 4h) * p)
DTV _{Pkw,6-22}	=	3.165 Kfz	(DTV * (M _{T%} * 12h + M _{A%} * 4h) * (1 - p))
DTV _{SV,22-6}	=	2 Kfz	(DTV * M _{N%} * 8h * p)
DTV _{Pkw,22-6}	=	203 Kfz	(DTV * M _{N%} * 8h * (1 - p))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzahlungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Bestand
Zählpunkt

4 : Simonshofer Str. (nördl. Breite Str.)

Eingangswerte:

DTV	=	3.903 Kfz/24h	Bestandsverkehr
M _{T%}	=	6,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	4,1 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	3,6 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	2,3 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	4,8 %	SV (22-6 Uhr)
p	=	3,4 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV}	=	134 Kfz/24h	(DTV * p)
DTV _{Pkw}	=	3.769 Kfz/24h	(DTV * (1 - p))

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV}	=	143 Kfz/24h	(DTV SV * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw}	=	3.942 Kfz/24h	(DTV Pkw * k _{α,Pkw})
DTV _{W5}	=	4.085 Kfz/24h	(DTV W5,SV + DTV W5,Pkw)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

M _T	=	262 Kfz/h	(DTV * M _{T%})
M _A	=	160 Kfz/h	(DTV * M _{A%})
M _N	=	16 Kfz/h	(DTV * M _{N%})
DTV _{SV,6-18}	=	113 Kfz	(DTV * M _{T%} * 12h * p)
DTV _{Pkw,6-18}	=	3.025 Kfz	(DTV * M _{T%} * 12h * (1 - p))
DTV _{SV,18-22}	=	15 Kfz	(DTV * M _{A%} * 4h * p)
DTV _{Pkw,18-22}	=	625 Kfz	(DTV * M _{A%} * 4h * (1 - p))
DTV _{SV,6-22}	=	128 Kfz	(DTV * (M _{T%} * 12h + M _{A%} * 4h) * p)
DTV _{Pkw,6-22}	=	3.650 Kfz	(DTV * (M _{T%} * 12h + M _{A%} * 4h) * (1 - p))
DTV _{SV,22-6}	=	6 Kfz	(DTV * M _{N%} * 8h * p)
DTV _{Pkw,22-6}	=	119 Kfz	(DTV * M _{N%} * 8h * (1 - p))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzahlungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Bestand
Zählpunkt

5 : Simonshofer Str. (nördl. P1)

Eingangswerte:

DTV	=	4.894 Kfz/24h	Bestandsverkehr
M _{T%}	=	6,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	4,1 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	5,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	1,9 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	3,8 %	SV (22-6 Uhr)
p	=	4,4 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV}	=	218 Kfz/24h	(DTV * p)
DTV _{Pkw}	=	4.676 Kfz/24h	(DTV * (1 - p))

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV}	=	233 Kfz/24h	(DTV SV * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw}	=	4.891 Kfz/24h	(DTV Pkw * k _{α,Pkw})
DTV _{W5}	=	5.124 Kfz/24h	(DTV W5,SV + DTV W5,Pkw)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

M _T	=	328 Kfz/h	(DTV * M T%)
M _A	=	201 Kfz/h	(DTV * M A%)
M _N	=	20 Kfz/h	(DTV * M N%)
DTV _{SV,6-18}	=	197 Kfz	(DTV * M T% * 12h * p)
DTV _{Pkw,6-18}	=	3.737 Kfz	(DTV * M T% * 12h * (1 - p))
DTV _{SV,18-22}	=	15 Kfz	(DTV * M A% * 4h * p)
DTV _{Pkw,18-22}	=	788 Kfz	(DTV * M A% * 4h * (1 - p))
DTV _{SV,6-22}	=	212 Kfz	(DTV * (M T% * 12h + M A% * 4h) * p)
DTV _{Pkw,6-22}	=	4.525 Kfz	(DTV * (M T% * 12h + M A% * 4h) * (1 - p))
DTV _{SV,22-6}	=	6 Kfz	(DTV * M N% * 8h * p)
DTV _{Pkw,22-6}	=	151 Kfz	(DTV * M N% * 8h * (1 - p))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzahlungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Bestand
Zählpunkt

6 : Simonshofer Str. (südl. P1)

Eingangswerte:

DTV	=	6.327 Kfz/24h	Bestandsverkehr
M _{T%}	=	6,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	4,1 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	4,2 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	1,4 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	3,0 %	SV (22-6 Uhr)
p	=	3,7 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV}	=	235 Kfz/24h	(DTV * p)
DTV _{Pkw}	=	6.092 Kfz/24h	(DTV * (1 - p))

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV}	=	252 Kfz/24h	(DTV SV * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw}	=	6.372 Kfz/24h	(DTV Pkw * k _{α,Pkw})
DTV _{W5}	=	6.624 Kfz/24h	(DTV W5,SV + DTV W5,Pkw)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

M _T	=	424 Kfz/h	(DTV * M T%)
M _A	=	259 Kfz/h	(DTV * M A%)
M _N	=	25 Kfz/h	(DTV * M N%)
DTV _{SV,6-18}	=	214 Kfz	(DTV * M T% * 12h * p)
DTV _{Pkw,6-18}	=	4.873 Kfz	(DTV * M T% * 12h * (1 - p))
DTV _{SV,18-22}	=	15 Kfz	(DTV * M A% * 4h * p)
DTV _{Pkw,18-22}	=	1.023 Kfz	(DTV * M A% * 4h * (1 - p))
DTV _{SV,6-22}	=	229 Kfz	(DTV * (M T% * 12h + M A% * 4h) * p)
DTV _{Pkw,6-22}	=	5.896 Kfz	(DTV * (M T% * 12h + M A% * 4h) * (1 - p))
DTV _{SV,22-6}	=	6 Kfz	(DTV * M N% * 8h * p)
DTV _{Pkw,22-6}	=	196 Kfz	(DTV * M N% * 8h * (1 - p))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzahlungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Bestand
Zählpunkt

7 : Simonshofer Str. (südl. Kunigundengasse)

Eingangswerte:

DTV	=	8.137 Kfz/24h	Bestandsverkehr
M _{T%}	=	6,5 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	4,3 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,6 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	4,4 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	1,5 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	2,3 %	SV (22-6 Uhr)
p	=	3,8 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV}	=	309 Kfz/24h	(DTV * p)
DTV _{Pkw}	=	7.828 Kfz/24h	(DTV * (1 - p))

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV}	=	331 Kfz/24h	(DTV SV * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw}	=	8.188 Kfz/24h	(DTV Pkw * k _{α,Pkw})
DTV _{W5}	=	8.519 Kfz/24h	(DTV W5,SV + DTV W5,Pkw)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

M _T	=	529 Kfz/h	(DTV * M T%)
M _A	=	350 Kfz/h	(DTV * M A%)
M _N	=	49 Kfz/h	(DTV * M N%)
DTV _{SV,6-18}	=	279 Kfz	(DTV * M T% * 12h * p)
DTV _{Pkw,6-18}	=	6.067 Kfz	(DTV * M T% * 12h * (1 - p))
DTV _{SV,18-22}	=	21 Kfz	(DTV * M A% * 4h * p)
DTV _{Pkw,18-22}	=	1.379 Kfz	(DTV * M A% * 4h * (1 - p))
DTV _{SV,6-22}	=	300 Kfz	(DTV * (M T% * 12h + M A% * 4h) * p)
DTV _{Pkw,6-22}	=	7.446 Kfz	(DTV * (M T% * 12h + M A% * 4h) * (1 - p))
DTV _{SV,22-6}	=	9 Kfz	(DTV * M N% * 8h * p)
DTV _{Pkw,22-6}	=	382 Kfz	(DTV * M N% * 8h * (1 - p))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzahlungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Bestand
Zählpunkt 8a : P1 (parkend)

Eingangswerte:

DTV	=	1.064 Kfz/24h	Bestandsverkehr
M _{T%}	=	7,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	1,5 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,2 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	0,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,0 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	0,0 %	SV (22-6 Uhr)
p	=	0,0 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV * p)
DTV _{Pkw}	=	1.064 Kfz/24h	(DTV * (1 - p))

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV SV * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw}	=	1.113 Kfz/24h	(DTV Pkw * k _{α,Pkw})
DTV _{W5}	=	1.113 Kfz/24h	(DTV W5,SV + DTV W5,Pkw)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

M _T	=	82 Kfz/h	(DTV * M T%)
M _A	=	16 Kfz/h	(DTV * M A%)
M _N	=	2 Kfz/h	(DTV * M N%)
DTV _{SV,6-18}	=	0 Kfz	(DTV * M T% * 12h * p)
DTV _{Pkw,6-18}	=	987 Kfz	(DTV * M T% * 12h * (1 - p))
DTV _{SV,18-22}	=	0 Kfz	(DTV * M A% * 4h * p)
DTV _{Pkw,18-22}	=	64 Kfz	(DTV * M A% * 4h * (1 - p))
DTV _{SV,6-22}	=	0 Kfz	(DTV * (M T% * 12h + M A% * 4h) * p)
DTV _{Pkw,6-22}	=	1.051 Kfz	(DTV * (M T% * 12h + M A% * 4h) * (1 - p))
DTV _{SV,22-6}	=	0 Kfz	(DTV * M N% * 8h * p)
DTV _{Pkw,22-6}	=	13 Kfz	(DTV * M N% * 8h * (1 - p))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzahlungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Bestand
Zählpunkt 8b : P1 (gesamt)

Eingangswerte:

DTV	=	2.526 Kfz/24h	Bestandsverkehr
M _{T%}	=	8,1 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	0,6 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,1 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	0,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,0 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	0,0 %	SV (22-6 Uhr)
p	=	0,0 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV * p)
DTV _{Pkw}	=	2.526 Kfz/24h	(DTV * (1 - p))

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV SV * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw}	=	2.642 Kfz/24h	(DTV Pkw * k _{α,Pkw})
DTV _{W5}	=	2.642 Kfz/24h	(DTV W5,SV + DTV W5,Pkw)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

M _T	=	204 Kfz/h	(DTV * M T%)
M _A	=	16 Kfz/h	(DTV * M A%)
M _N	=	2 Kfz/h	(DTV * M N%)
DTV _{SV,6-18}	=	0 Kfz	(DTV * M T% * 12h * p)
DTV _{Pkw,6-18}	=	2.449 Kfz	(DTV * M T% * 12h * (1 - p))
DTV _{SV,18-22}	=	0 Kfz	(DTV * M A% * 4h * p)
DTV _{Pkw,18-22}	=	64 Kfz	(DTV * M A% * 4h * (1 - p))
DTV _{SV,6-22}	=	0 Kfz	(DTV * (M T% * 12h + M A% * 4h) * p)
DTV _{Pkw,6-22}	=	2.513 Kfz	(DTV * (M T% * 12h + M A% * 4h) * (1 - p))
DTV _{SV,22-6}	=	0 Kfz	(DTV * M N% * 8h * p)
DTV _{Pkw,22-6}	=	13 Kfz	(DTV * M N% * 8h * (1 - p))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzahlungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Bestand
Zählpunkt

9a : P2 (parkend)

Eingangswerte:

DTV	=	444 Kfz/24h	Bestandsverkehr
M _{T%}	=	6,6 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	1,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	1,9 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	0,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,0 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	0,0 %	SV (22-6 Uhr)
p	=	0,0 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV * p)
DTV _{Pkw}	=	444 Kfz/24h	(DTV * (1 - p))

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV SV * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw}	=	464 Kfz/24h	(DTV Pkw * k _{α,Pkw})
DTV _{W5}	=	464 Kfz/24h	(DTV W5,SV + DTV W5,Pkw)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

M _T	=	29 Kfz/h	(DTV * M T%)
M _A	=	6 Kfz/h	(DTV * M A%)
M _N	=	8 Kfz/h	(DTV * M N%)
DTV _{SV,6-18}	=	0 Kfz	(DTV * M T% * 12h * p)
DTV _{Pkw,6-18}	=	352 Kfz	(DTV * M T% * 12h * (1 - p))
DTV _{SV,18-22}	=	0 Kfz	(DTV * M A% * 4h * p)
DTV _{Pkw,18-22}	=	25 Kfz	(DTV * M A% * 4h * (1 - p))
DTV _{SV,6-22}	=	0 Kfz	(DTV * (M T% * 12h + M A% * 4h) * p)
DTV _{Pkw,6-22}	=	377 Kfz	(DTV * (M T% * 12h + M A% * 4h) * (1 - p))
DTV _{SV,22-6}	=	0 Kfz	(DTV * M N% * 8h * p)
DTV _{Pkw,22-6}	=	67 Kfz	(DTV * M N% * 8h * (1 - p))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzahlungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Bestand
Zählpunkt 9b : P2 (gesamt)

Eingangswerte:

DTV	=	826 Kfz/24h	Bestandsverkehr
M _{T%}	=	7,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	0,8 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	1,0 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	0,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,0 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	0,0 %	SV (22-6 Uhr)
p	=	0,0 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV * p)
DTV _{Pkw}	=	826 Kfz/24h	(DTV * (1 - p))

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV SV * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw}	=	864 Kfz/24h	(DTV Pkw * k _{α,Pkw})
DTV _{W5}	=	864 Kfz/24h	(DTV W5,SV + DTV W5,Pkw)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

M _T	=	61 Kfz/h	(DTV * M T%)
M _A	=	6 Kfz/h	(DTV * M A%)
M _N	=	8 Kfz/h	(DTV * M N%)
DTV _{SV,6-18}	=	0 Kfz	(DTV * M T% * 12h * p)
DTV _{Pkw,6-18}	=	734 Kfz	(DTV * M T% * 12h * (1 - p))
DTV _{SV,18-22}	=	0 Kfz	(DTV * M A% * 4h * p)
DTV _{Pkw,18-22}	=	25 Kfz	(DTV * M A% * 4h * (1 - p))
DTV _{SV,6-22}	=	0 Kfz	(DTV * (M T% * 12h + M A% * 4h) * p)
DTV _{Pkw,6-22}	=	759 Kfz	(DTV * (M T% * 12h + M A% * 4h) * (1 - p))
DTV _{SV,22-6}	=	0 Kfz	(DTV * M N% * 8h * p)
DTV _{Pkw,22-6}	=	67 Kfz	(DTV * M N% * 8h * (1 - p))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzahlungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Anlage B DTV-Wert-Berechnung für Szenario 0

Szenario 0

Zählpunkt

1 : Kunigundengasse (W)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	2.853 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v0}	=	2.863 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,6 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	3,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	1,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,2 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	1,2 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	0,9 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v0}	=	26 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	2.837 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v0}	=	0,9 %	(DTV _{SV,2019,v0} / DTV _{2019,v0})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v0}	=	26 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	2.837 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v0}	=	2.863 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} + DTV _{Pkw,2019,v0})
p _{T,2019,v0}	=	1,0 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v0}	=	0,2 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v0}	=	1,2 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v0}	=	28 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v0}	=	2.967 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v0}	=	2.995 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v0} + DTV _{W5,Pkw,2019,v0})
p _{W5,2019,v0}	=	0,9 %	(DTV _{W5,SV,2019,v0} / DTV _{W5,2019,v0})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 1: Kunigundengasse (W), Szenario 0)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v0}$	=	189 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v0}$	=	106 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v0}$	=	21 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v0,6-18}$	=	23 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,6-18}$	=	2.244 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,18-22}$	=	1 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,18-22}$	=	423 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,6-22}$	=	24 Kfz	2019,v0)
$DTV_{PKW,2019,v0,6-22}$	=	2.667 Kfz	2019,v0))
$DTV_{SV,2019,v0,22-6}$	=	2 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,22-6}$	=	170 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v0}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 0

Zählpunkt

2 : Kunigundengasse (M)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	3.320 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v0}	=	2.863 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,6 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	3,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	1,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,2 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	1,2 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	0,9 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v0}	=	29 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	2.834 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v0}	=	1,0 %	(DTV _{SV,2019,v0} / DTV _{2019,v0})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v0}	=	29 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	2.834 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v0}	=	2.863 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} + DTV _{Pkw,2019,v0})
p _{T,2019,v0}	=	1,2 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v0}	=	0,2 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v0}	=	1,4 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v0}	=	31 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v0}	=	2.964 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v0}	=	2.995 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v0} + DTV _{W5,Pkw,2019,v0})
p _{W5,2019,v0}	=	1,0 %	(DTV _{W5,SV,2019,v0} / DTV _{W5,2019,v0})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 2: Kunigundengasse (M), Szenario 0)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

M _{T,2019,v0}	=	189 Kfz/h	(DTV 2019,v0 * M T%)
M _{A,2019,v0}	=	106 Kfz/h	(DTV 2019,v0 * M A%)
M _{N,2019,v0}	=	21 Kfz/h	(DTV 2019,v0 * M N%)
DTV _{SV,2019,v0,6-18}	=	26 Kfz	(DTV 2019,v0 * M T% * 12h * p 2019,v0)
DTV _{Pkw,2019,v0,6-18}	=	2.241 Kfz	(DTV 2019,v0 * M T% * 12h * (1 - p 2019,v0))
DTV _{SV,2019,v0,18-22}	=	1 Kfz	(DTV 2019,v0 * M A% * 4h * p 2019,v0)
DTV _{Pkw,2019,v0,18-22}	=	423 Kfz	(DTV 2019,v0 * M A% * 4h * (1 - p 2019,v0))
DTV _{SV,2019,v0,6-22}	=	27 Kfz	2019,v0)
DTV _{Pkw,2019,v0,6-22}	=	2.664 Kfz	2019,v0))
DTV _{SV,2019,v0,22-6}	=	2 Kfz	(DTV 2019,v0 * M N% * 8h * p 2019,v0)
DTV _{Pkw,2019,v0,22-6}	=	170 Kfz	(DTV 2019,v0 * M N% * 8h * (1 - p 2019,v0))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 0
Zählpunkt
3 : Kunigundengasse (O)
Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	3.414 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v0}	=	4.338 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,6 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	3,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	1,6 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,2 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	1,2 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	1,4 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v0}	=	46 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	4.292 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v0}	=	1,1 %	(DTV _{SV,2019,v0} / DTV _{2019,v0})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v0}	=	46 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	4.292 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v0}	=	4.338 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} + DTV _{Pkw,2019,v0})
p _{T,2019,v0}	=	1,3 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v0}	=	0,2 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v0}	=	0,9 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v0}	=	49 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v0}	=	4.489 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v0}	=	4.538 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v0} + DTV _{W5,Pkw,2019,v0})
p _{W5,2019,v0}	=	1,1 %	(DTV _{W5,SV,2019,v0} / DTV _{W5,2019,v0})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 3: Kunigundengasse (O), Szenario 0)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v0}$	=	286 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v0}$	=	161 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v0}$	=	33 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v0,6-18}$	=	43 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,6-18}$	=	3.393 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,18-22}$	=	1 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,18-22}$	=	641 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,6-22}$	=	44 Kfz	$2019,v0)$
$DTV_{PKW,2019,v0,6-22}$	=	4.034 Kfz	$2019,v0))$
$DTV_{SV,2019,v0,22-6}$	=	2 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,22-6}$	=	258 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v0}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 0

Zählpunkt

4 : Simonshofer Str. (nördl. Breite Str.)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	3.903 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v0}	=	3.944 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	4,1 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	3,6 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	2,3 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	4,8 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	3,4 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v0}	=	134 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	3.810 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v0}	=	3,4 %	(DTV _{SV,2019,v0} / DTV _{2019,v0})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v0}	=	134 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	3.810 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v0}	=	3.944 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} + DTV _{Pkw,2019,v0})
p _{T,2019,v0}	=	3,6 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v0}	=	2,3 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v0}	=	4,8 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v0}	=	143 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v0}	=	3.985 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v0}	=	4.128 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v0} + DTV _{W5,Pkw,2019,v0})
p _{W5,2019,v0}	=	3,5 %	(DTV _{W5,SV,2019,v0} / DTV _{W5,2019,v0})

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v0}$	=	264 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v0}$	=	162 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v0}$	=	16 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v0,6-18}$	=	113 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,6-18}$	=	3.058 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,18-22}$	=	15 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,18-22}$	=	632 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,6-22}$	=	128 Kfz	2019,v0)
$DTV_{PKW,2019,v0,6-22}$	=	3.690 Kfz	2019,v0))
$DTV_{SV,2019,v0,22-6}$	=	6 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,22-6}$	=	120 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v0}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 0

Zählpunkt

5 : Simonshofer Str. (nördl. P1)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	4.894 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v0}	=	4.936 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	4,1 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	5,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	1,9 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	3,8 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	4,4 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v0}	=	218 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	4.718 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v0}	=	4,4 %	(DTV _{SV,2019,v0} / DTV _{2019,v0})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v0}	=	218 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	4.718 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v0}	=	4.936 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} + DTV _{Pkw,2019,v0})
p _{T,2019,v0}	=	5,0 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v0}	=	1,9 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v0}	=	3,8 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v0}	=	233 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v0}	=	4.935 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v0}	=	5.168 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v0} + DTV _{W5,Pkw,2019,v0})
p _{W5,2019,v0}	=	4,5 %	(DTV _{W5,SV,2019,v0} / DTV _{W5,2019,v0})

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

M _{T,2019,v0}	=	331 Kfz/h	(DTV 2019,v0 * M T%)
M _{A,2019,v0}	=	202 Kfz/h	(DTV 2019,v0 * M A%)
M _{N,2019,v0}	=	20 Kfz/h	(DTV 2019,v0 * M N%)
DTV _{SV,2019,v0,6-18}	=	197 Kfz	(DTV 2019,v0 * M T% * 12h * p 2019,v0)
DTV _{Pkw,2019,v0,6-18}	=	3.771 Kfz	(DTV 2019,v0 * M T% * 12h * (1 - p 2019,v0))
DTV _{SV,2019,v0,18-22}	=	15 Kfz	(DTV 2019,v0 * M A% * 4h * p 2019,v0)
DTV _{Pkw,2019,v0,18-22}	=	795 Kfz	(DTV 2019,v0 * M A% * 4h * (1 - p 2019,v0))
DTV _{SV,2019,v0,6-22}	=	212 Kfz	2019,v0)
DTV _{Pkw,2019,v0,6-22}	=	4.566 Kfz	2019,v0))
DTV _{SV,2019,v0,22-6}	=	6 Kfz	(DTV 2019,v0 * M N% * 8h * p 2019,v0)
DTV _{Pkw,2019,v0,22-6}	=	152 Kfz	(DTV 2019,v0 * M N% * 8h * (1 - p 2019,v0))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 0

Zählpunkt

6 : Simonshofer Str. (südl. P1)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	6.327 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v0}	=	5.867 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	4,1 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	4,2 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	1,4 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	3,0 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	3,7 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v0}	=	235 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	5.632 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v0}	=	4,0 %	(DTV _{SV,2019,v0} / DTV _{2019,v0})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v0}	=	235 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	5.632 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v0}	=	5.867 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} + DTV _{Pkw,2019,v0})
p _{T,2019,v0}	=	4,5 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v0}	=	1,5 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v0}	=	3,2 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v0}	=	252 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v0}	=	5.891 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v0}	=	6.143 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v0} + DTV _{W5,Pkw,2019,v0})
p _{W5,2019,v0}	=	4,1 %	(DTV _{W5,SV,2019,v0} / DTV _{W5,2019,v0})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 6: Simonshofer Str. (südl. P1), Szenario 0)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v0}$	=	393 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v0}$	=	241 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v0}$	=	23 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v0,6-18}$	=	215 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,6-18}$	=	4.502 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,18-22}$	=	14 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,18-22}$	=	948 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,6-22}$	=	229 Kfz	2019,v0)
$DTV_{PKW,2019,v0,6-22}$	=	5.450 Kfz	2019,v0))
$DTV_{SV,2019,v0,22-6}$	=	6 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,22-6}$	=	182 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v0}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 0

Zählpunkt

7 : Simonshofer Str. (südl. Kunigundengasse)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	8.137 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v0}	=	8.152 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,5 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	4,3 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,6 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	4,4 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	1,5 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	2,3 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	3,8 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v0}	=	309 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	7.843 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v0}	=	3,8 %	(DTV _{SV,2019,v0} / DTV _{2019,v0})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v0}	=	309 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	7.843 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v0}	=	8.152 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} + DTV _{Pkw,2019,v0})
p _{T,2019,v0}	=	4,4 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v0}	=	1,5 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v0}	=	2,3 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v0}	=	331 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v0}	=	8.204 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v0}	=	8.535 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v0} + DTV _{W5,Pkw,2019,v0})
p _{W5,2019,v0}	=	3,9 %	(DTV _{W5,SV,2019,v0} / DTV _{W5,2019,v0})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 7: Simonshofer Str. (südl. Kunigundengasse), Szenario 0)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v0}$	=	530 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v0}$	=	351 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v0}$	=	49 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v0,6-18}$	=	279 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,6-18}$	=	6.080 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,18-22}$	=	21 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,18-22}$	=	1.381 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,6-22}$	=	300 Kfz	2019,v0)
$DTV_{PKW,2019,v0,6-22}$	=	7.461 Kfz	2019,v0))
$DTV_{SV,2019,v0,22-6}$	=	9 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,22-6}$	=	382 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v0}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 0
Zählpunkt
8a : P1 (parkend)
Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	0,0 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v0}	=	1.064 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	7,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	1,5 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,2 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	0,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,0 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	0,0 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	0,0 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v0}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	1.064 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v0}	=	0,0 %	(DTV _{SV,2019,v0} / DTV _{2019,v0})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v0}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	1.064 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v0}	=	1.064 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} + DTV _{Pkw,2019,v0})
p _{T,2019,v0}	=	0,0 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v0}	=	0,0 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v0}	=	0,0 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v0}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v0}	=	1.113 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v0}	=	1.113 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v0} + DTV _{W5,Pkw,2019,v0})
p _{W5,2019,v0}	=	0,0 %	(DTV _{W5,SV,2019,v0} / DTV _{W5,2019,v0})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 8a: P1 (parkend), Szenario 0)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v0}$	=	82 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v0}$	=	16 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v0}$	=	2 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v0,6-18}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,6-18}$	=	987 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,18-22}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,18-22}$	=	64 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,6-22}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,6-22}$	=	1.051 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,22-6}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,22-6}$	=	13 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v0}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 0
Zählpunkt
8b : P1 (gesamt)
Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	0,0 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v0}	=	1.422 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	7,9 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	1,1 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,1 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	0,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,0 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	0,0 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	0,0 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v0}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	1.422 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v0}	=	0,0 %	(DTV _{SV,2019,v0} / DTV _{2019,v0})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v0}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	1.422 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v0}	=	1.422 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} + DTV _{Pkw,2019,v0})
p _{T,2019,v0}	=	0,0 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v0}	=	0,0 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v0}	=	0,0 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v0}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v0}	=	1.487 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v0}	=	1.487 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v0} + DTV _{W5,Pkw,2019,v0})
p _{W5,2019,v0}	=	0,0 %	(DTV _{W5,SV,2019,v0} / DTV _{W5,2019,v0})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 8b: P1 (gesamt), Szenario 0)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v0}$	=	112 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v0}$	=	16 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v0}$	=	2 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v0,6-18}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,6-18}$	=	1.345 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,18-22}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,18-22}$	=	64 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,6-22}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,6-22}$	=	1.409 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,22-6}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,22-6}$	=	13 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v0}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzahlungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 0

Zählpunkt

10a : P3 (parkend)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	0,0 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v0}	=	1.310 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	7,0 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	2,8 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,6 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	0,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,0 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	0,0 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	0,0 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v0}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	1.310 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v0}	=	0,0 %	(DTV _{SV,2019,v0} / DTV _{2019,v0})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v0}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	1.310 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v0}	=	1.310 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} + DTV _{Pkw,2019,v0})
p _{T,2019,v0}	=	0,0 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v0}	=	0,0 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v0}	=	0,0 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v0}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v0}	=	1.370 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v0}	=	1.370 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v0} + DTV _{W5,Pkw,2019,v0})
p _{W5,2019,v0}	=	0,0 %	(DTV _{W5,SV,2019,v0} / DTV _{W5,2019,v0})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 10a: P3 (parkend), Szenario 0)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v0}$	=	92 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v0}$	=	37 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v0}$	=	8 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v0,6-18}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,6-18}$	=	1.100 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,18-22}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,18-22}$	=	147 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,6-22}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,6-22}$	=	1.247 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,22-6}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,22-6}$	=	63 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v0}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 0
Zählpunkt
10b : P3 (gesamt)
Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	0,0 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v0}	=	1.608 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	7,2 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	2,3 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,5 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	0,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,0 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	0,0 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	0,0 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v0}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	1.608 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v0}	=	0,0 %	(DTV _{SV,2019,v0} / DTV _{2019,v0})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v0}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v0}	=	1.608 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v0}	=	1.608 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} + DTV _{Pkw,2019,v0})
p _{T,2019,v0}	=	0,0 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v0}	=	0,0 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v0}	=	0,0 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v0}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v0} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v0}	=	1.682 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v0} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v0}	=	1.682 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v0} + DTV _{W5,Pkw,2019,v0})
p _{W5,2019,v0}	=	0,0 %	(DTV _{W5,SV,2019,v0} / DTV _{W5,2019,v0})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 10b: P3 (gesamt), Szenario 0)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v0}$	=	117 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v0}$	=	37 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v0}$	=	8 Kfz/h	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v0,6-18}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,6-18}$	=	1.398 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,18-22}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,18-22}$	=	147 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,6-22}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,6-22}$	=	1.545 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v0}))$
$DTV_{SV,2019,v0,22-6}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v0})$
$DTV_{PKW,2019,v0,22-6}$	=	63 Kfz	$(DTV_{2019,v0} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v0}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzahlungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Anlage C DTV-Wert-Berechnung für Szenario 2

Szenario 2

Zählpunkt

1 : Kunigundengasse (W)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	2.853 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v2}	=	2.863 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,6 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	3,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	1,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,2 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	1,2 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	0,9 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v2}	=	26 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	2.837 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v2}	=	0,9 %	(DTV _{SV,2019,v2} / DTV _{2019,v2})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v2}	=	26 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	2.837 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v2}	=	2.863 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} + DTV _{Pkw,2019,v2})
p _{T,2019,v2}	=	1,0 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v2}	=	0,2 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v2}	=	1,2 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v2}	=	28 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v2}	=	2.967 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v2}	=	2.995 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v2} + DTV _{W5,Pkw,2019,v2})
p _{W5,2019,v2}	=	0,9 %	(DTV _{W5,SV,2019,v2} / DTV _{W5,2019,v2})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 1: Kunigundengasse (W), Szenario 2)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v2}$	=	189 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v2}$	=	106 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v2}$	=	21 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v2,6-18}$	=	23 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,6-18}$	=	2.244 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,18-22}$	=	1 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,18-22}$	=	423 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,6-22}$	=	24 Kfz	2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,6-22}$	=	2.667 Kfz	2019,v2))
$DTV_{SV,2019,v2,22-6}$	=	2 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,22-6}$	=	170 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v2}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 2

Zählpunkt

2 : Kunigundengasse (M)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	3.320 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v2}	=	3.194 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,6 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	3,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	1,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,2 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	1,2 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	0,9 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v2}	=	29 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	3.165 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v2}	=	0,9 %	(DTV _{SV,2019,v2} / DTV _{2019,v2})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v2}	=	29 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	3.165 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v2}	=	3.194 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} + DTV _{Pkw,2019,v2})
p _{T,2019,v2}	=	1,0 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v2}	=	0,2 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v2}	=	1,2 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v2}	=	31 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v2}	=	3.311 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v2}	=	3.342 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v2} + DTV _{W5,Pkw,2019,v2})
p _{W5,2019,v2}	=	0,9 %	(DTV _{W5,SV,2019,v2} / DTV _{W5,2019,v2})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 2: Kunigundengasse (M), Szenario 2)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v2}$	=	211 Kfz/h	(DTV 2019,v2 * M T%)
$M_{A,2019,v2}$	=	118 Kfz/h	(DTV 2019,v2 * M A%)
$M_{N,2019,v2}$	=	24 Kfz/h	(DTV 2019,v2 * M N%)
$DTV_{SV,2019,v2,6-18}$	=	26 Kfz	(DTV 2019,v2 * M T% * 12h * p 2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,6-18}$	=	2.503 Kfz	(DTV 2019,v2 * M T% * 12h * (1 - p 2019,v2))
$DTV_{SV,2019,v2,18-22}$	=	1 Kfz	(DTV 2019,v2 * M A% * 4h * p 2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,18-22}$	=	472 Kfz	(DTV 2019,v2 * M A% * 4h * (1 - p 2019,v2))
$DTV_{SV,2019,v2,6-22}$	=	27 Kfz	2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,6-22}$	=	2.975 Kfz	2019,v2))
$DTV_{SV,2019,v2,22-6}$	=	2 Kfz	(DTV 2019,v2 * M N% * 8h * p 2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,22-6}$	=	190 Kfz	(DTV 2019,v2 * M N% * 8h * (1 - p 2019,v2))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 2

Zählpunkt

3 : Kunigundengasse (O)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	3.414 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v2}	=	3.529 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,6 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	3,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	1,6 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,2 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	1,2 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	1,4 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v2}	=	46 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	3.483 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v2}	=	1,3 %	(DTV _{SV,2019,v2} / DTV _{2019,v2})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v2}	=	46 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	3.483 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v2}	=	3.529 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} + DTV _{Pkw,2019,v2})
p _{T,2019,v2}	=	1,5 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v2}	=	0,2 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v2}	=	1,2 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v2}	=	49 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v2}	=	3.643 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v2}	=	3.692 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v2} + DTV _{W5,Pkw,2019,v2})
p _{W5,2019,v2}	=	1,3 %	(DTV _{W5,SV,2019,v2} / DTV _{W5,2019,v2})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 3: Kunigundengasse (O), Szenario 2)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v2}$	=	233 Kfz/h	(DTV 2019,v2 * M T%)
$M_{A,2019,v2}$	=	131 Kfz/h	(DTV 2019,v2 * M A%)
$M_{N,2019,v2}$	=	26 Kfz/h	(DTV 2019,v2 * M N%)
$DTV_{SV,2019,v2,6-18}$	=	42 Kfz	(DTV 2019,v2 * M T% * 12h * p 2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,6-18}$	=	2.753 Kfz	(DTV 2019,v2 * M T% * 12h * (1 - p 2019,v2))
$DTV_{SV,2019,v2,18-22}$	=	1 Kfz	(DTV 2019,v2 * M A% * 4h * p 2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,18-22}$	=	521 Kfz	(DTV 2019,v2 * M A% * 4h * (1 - p 2019,v2))
$DTV_{SV,2019,v2,6-22}$	=	43 Kfz	2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,6-22}$	=	3.274 Kfz	2019,v2))
$DTV_{SV,2019,v2,22-6}$	=	3 Kfz	(DTV 2019,v2 * M N% * 8h * p 2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,22-6}$	=	209 Kfz	(DTV 2019,v2 * M N% * 8h * (1 - p 2019,v2))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 2

Zählpunkt

4 : Simonshofer Str. (nördl. Breite Str.)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	3.903 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v2}	=	3.944 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	4,1 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	3,6 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	2,3 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	4,8 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	3,4 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v2}	=	134 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	3.810 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v2}	=	3,4 %	(DTV _{SV,2019,v2} / DTV _{2019,v2})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v2}	=	134 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	3.810 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v2}	=	3.944 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} + DTV _{Pkw,2019,v2})
p _{T,2019,v2}	=	3,6 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v2}	=	2,3 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v2}	=	4,8 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v2}	=	143 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v2}	=	3.985 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v2}	=	4.128 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v2} + DTV _{W5,Pkw,2019,v2})
p _{W5,2019,v2}	=	3,5 %	(DTV _{W5,SV,2019,v2} / DTV _{W5,2019,v2})

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v2}$	=	264 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v2}$	=	162 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v2}$	=	16 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v2,6-18}$	=	113 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,6-18}$	=	3.058 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,18-22}$	=	15 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,18-22}$	=	632 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,6-22}$	=	128 Kfz	2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,6-22}$	=	3.690 Kfz	2019,v2))
$DTV_{SV,2019,v2,22-6}$	=	6 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,22-6}$	=	120 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v2}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 2

Zählpunkt

5 : Simonshofer Str. (nördl. P1)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	4.894 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v2}	=	4.936 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	4,1 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	5,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	1,9 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	3,8 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	4,4 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v2}	=	218 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	4.718 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v2}	=	4,4 %	(DTV _{SV,2019,v2} / DTV _{2019,v2})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v2}	=	218 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	4.718 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v2}	=	4.936 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} + DTV _{Pkw,2019,v2})
p _{T,2019,v2}	=	5,0 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v2}	=	1,9 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v2}	=	3,8 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v2}	=	233 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v2}	=	4.935 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v2}	=	5.168 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v2} + DTV _{W5,Pkw,2019,v2})
p _{W5,2019,v2}	=	4,5 %	(DTV _{W5,SV,2019,v2} / DTV _{W5,2019,v2})

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

M _{T,2019,v2}	=	331 Kfz/h	(DTV 2019,v2 * M T%)
M _{A,2019,v2}	=	202 Kfz/h	(DTV 2019,v2 * M A%)
M _{N,2019,v2}	=	20 Kfz/h	(DTV 2019,v2 * M N%)
DTV _{SV,2019,v2,6-18}	=	197 Kfz	(DTV 2019,v2 * M T% * 12h * p 2019,v2)
DTV _{Pkw,2019,v2,6-18}	=	3.771 Kfz	(DTV 2019,v2 * M T% * 12h * (1 - p 2019,v2))
DTV _{SV,2019,v2,18-22}	=	15 Kfz	(DTV 2019,v2 * M A% * 4h * p 2019,v2)
DTV _{Pkw,2019,v2,18-22}	=	795 Kfz	(DTV 2019,v2 * M A% * 4h * (1 - p 2019,v2))
DTV _{SV,2019,v2,6-22}	=	212 Kfz	2019,v2)
DTV _{Pkw,2019,v2,6-22}	=	4.566 Kfz	2019,v2))
DTV _{SV,2019,v2,22-6}	=	6 Kfz	(DTV 2019,v2 * M N% * 8h * p 2019,v2)
DTV _{Pkw,2019,v2,22-6}	=	152 Kfz	(DTV 2019,v2 * M N% * 8h * (1 - p 2019,v2))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 2

Zählpunkt

6 : Simonshofer Str. (südl. P1)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	6.327 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v2}	=	5.943 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	4,1 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	4,2 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	1,4 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	3,0 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	3,7 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v2}	=	235 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	5.708 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v2}	=	4,0 %	(DTV _{SV,2019,v2} / DTV _{2019,v2})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v2}	=	235 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	5.708 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v2}	=	5.943 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} + DTV _{Pkw,2019,v2})
p _{T,2019,v2}	=	4,5 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v2}	=	1,5 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v2}	=	3,2 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v2}	=	252 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v2}	=	5.970 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v2}	=	6.222 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v2} + DTV _{W5,Pkw,2019,v2})
p _{W5,2019,v2}	=	4,1 %	(DTV _{W5,SV,2019,v2} / DTV _{W5,2019,v2})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 6: Simonshofer Str. (südl. P1), Szenario 2)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v2}$	=	398 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v2}$	=	244 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v2}$	=	24 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v2,6-18}$	=	214 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,6-18}$	=	4.564 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,18-22}$	=	15 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,18-22}$	=	960 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,6-22}$	=	229 Kfz	2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,6-22}$	=	5.524 Kfz	2019,v2))
$DTV_{SV,2019,v2,22-6}$	=	6 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,22-6}$	=	184 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v2}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 2

Zählpunkt

7 : Simonshofer Str. (südl. Kunigundengasse)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	8.137 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v2}	=	8.153 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,5 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	4,3 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,6 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	4,4 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	1,5 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	2,3 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	3,8 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v2}	=	309 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	7.844 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v2}	=	3,8 %	(DTV _{SV,2019,v2} / DTV _{2019,v2})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v2}	=	309 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	7.844 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v2}	=	8.153 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} + DTV _{Pkw,2019,v2})
p _{T,2019,v2}	=	4,4 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v2}	=	1,5 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v2}	=	2,3 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v2}	=	331 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v2}	=	8.205 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v2}	=	8.536 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v2} + DTV _{W5,Pkw,2019,v2})
p _{W5,2019,v2}	=	3,9 %	(DTV _{W5,SV,2019,v2} / DTV _{W5,2019,v2})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 7: Simonshofer Str. (südl. Kunigundengasse), Szenario 2)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v2}$	=	530 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v2}$	=	351 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v2}$	=	49 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v2,6-18}$	=	279 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,6-18}$	=	6.081 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,18-22}$	=	21 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,18-22}$	=	1.381 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,6-22}$	=	300 Kfz	2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,6-22}$	=	7.462 Kfz	2019,v2))
$DTV_{SV,2019,v2,22-6}$	=	9 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,22-6}$	=	382 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v2}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 2

Zählpunkt

8a : P1 (parkend)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	0,0 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v2}	=	1.064 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	7,7 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	1,5 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,2 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	0,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,0 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	0,0 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	0,0 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	1.064 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v2}	=	0,0 %	(DTV _{SV,2019,v2} / DTV _{2019,v2})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	1.064 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v2}	=	1.064 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} + DTV _{Pkw,2019,v2})
p _{T,2019,v2}	=	0,0 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v2}	=	0,0 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v2}	=	0,0 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v2}	=	1.113 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v2}	=	1.113 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v2} + DTV _{W5,Pkw,2019,v2})
p _{W5,2019,v2}	=	0,0 %	(DTV _{W5,SV,2019,v2} / DTV _{W5,2019,v2})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 8a: P1 (parkend), Szenario 2)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v2}$	=	82 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v2}$	=	16 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v2}$	=	2 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v2,6-18}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,6-18}$	=	987 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,18-22}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,18-22}$	=	64 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,6-22}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,6-22}$	=	1.051 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,22-6}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,22-6}$	=	13 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v2}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 2

Zählpunkt

8b : P1 (gesamt)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	0,0 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v2}	=	1.975 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	7,1 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	3,1 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,3 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	0,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,0 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	0,0 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	0,0 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	1.975 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v2}	=	0,0 %	(DTV _{SV,2019,v2} / DTV _{2019,v2})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	1.975 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v2}	=	1.975 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} + DTV _{Pkw,2019,v2})
p _{T,2019,v2}	=	0,0 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v2}	=	0,0 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v2}	=	0,0 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v2}	=	2.066 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v2}	=	2.066 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v2} + DTV _{W5,Pkw,2019,v2})
p _{W5,2019,v2}	=	0,0 %	(DTV _{W5,SV,2019,v2} / DTV _{W5,2019,v2})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 8b: P1 (gesamt), Szenario 2)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v2}$	=	141 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v2}$	=	61 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v2}$	=	6 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v2,6-18}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,6-18}$	=	1.687 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,18-22}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,18-22}$	=	243 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,6-22}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,6-22}$	=	1.930 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,22-6}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,22-6}$	=	45 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v2}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzahlungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 2

Zählpunkt

9a : P2 (parkend)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	0,0 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v2}	=	814 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,2 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	5,5 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	0,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,0 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	0,0 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	0,0 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	814 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v2}	=	0,0 %	(DTV _{SV,2019,v2} / DTV _{2019,v2})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	814 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v2}	=	814 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} + DTV _{Pkw,2019,v2})
p _{T,2019,v2}	=	0,0 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v2}	=	0,0 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v2}	=	0,0 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v2}	=	851 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v2}	=	851 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v2} + DTV _{W5,Pkw,2019,v2})
p _{W5,2019,v2}	=	0,0 %	(DTV _{W5,SV,2019,v2} / DTV _{W5,2019,v2})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 9a: P2 (parkend), Szenario 2)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v2}$	=	51 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v2}$	=	45 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v2}$	=	3 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v2,6-18}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,6-18}$	=	610 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,18-22}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,18-22}$	=	179 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,6-22}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,6-22}$	=	789 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,22-6}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,22-6}$	=	25 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v2}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 2

Zählpunkt

9b : P2 (gesamt)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	0,0 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v2}	=	814 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,2 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	5,5 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	0,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,0 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	0,0 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	0,0 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	814 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v2}	=	0,0 %	(DTV _{SV,2019,v2} / DTV _{2019,v2})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	814 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v2}	=	814 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} + DTV _{Pkw,2019,v2})
p _{T,2019,v2}	=	0,0 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v2}	=	0,0 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v2}	=	0,0 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v2}	=	851 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v2}	=	851 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v2} + DTV _{W5,Pkw,2019,v2})
p _{W5,2019,v2}	=	0,0 %	(DTV _{W5,SV,2019,v2} / DTV _{W5,2019,v2})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 9b: P2 (gesamt), Szenario 2)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

M _{T,2019,v2}	=	51 Kfz/h	(DTV 2019,v2 * M T%)
M _{A,2019,v2}	=	45 Kfz/h	(DTV 2019,v2 * M A%)
M _{N,2019,v2}	=	3 Kfz/h	(DTV 2019,v2 * M N%)
DTV _{SV,2019,v2,6-18}	=	0 Kfz	(DTV 2019,v2 * M T% * 12h * p 2019,v2)
DTV _{Pkw,2019,v2,6-18}	=	610 Kfz	(DTV 2019,v2 * M T% * 12h * (1 - p 2019,v2))
DTV _{SV,2019,v2,18-22}	=	0 Kfz	(DTV 2019,v2 * M A% * 4h * p 2019,v2)
DTV _{Pkw,2019,v2,18-22}	=	179 Kfz	(DTV 2019,v2 * M A% * 4h * (1 - p 2019,v2))
DTV _{SV,2019,v2,6-22}	=	0 Kfz	2019,v2)
DTV _{Pkw,2019,v2,6-22}	=	789 Kfz	2019,v2))
DTV _{SV,2019,v2,22-6}	=	0 Kfz	(DTV 2019,v2 * M N% * 8h * p 2019,v2)
DTV _{Pkw,2019,v2,22-6}	=	25 Kfz	(DTV 2019,v2 * M N% * 8h * (1 - p 2019,v2))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 2

Zählpunkt

10a : P3 (parkend)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	0,0 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v2}	=	1.314 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	7,0 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	2,8 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,6 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	0,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,0 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	0,0 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	0,0 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	1.314 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v2}	=	0,0 %	(DTV _{SV,2019,v2} / DTV _{2019,v2})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	1.314 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v2}	=	1.314 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} + DTV _{Pkw,2019,v2})
p _{T,2019,v2}	=	0,0 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v2}	=	0,0 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v2}	=	0,0 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v2}	=	1.374 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v2}	=	1.374 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v2} + DTV _{W5,Pkw,2019,v2})
p _{W5,2019,v2}	=	0,0 %	(DTV _{W5,SV,2019,v2} / DTV _{W5,2019,v2})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 10a: P3 (parkend), Szenario 2)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v2}$	=	92 Kfz/h	(DTV 2019,v2 * M T%)
$M_{A,2019,v2}$	=	37 Kfz/h	(DTV 2019,v2 * M A%)
$M_{N,2019,v2}$	=	8 Kfz/h	(DTV 2019,v2 * M N%)
$DTV_{SV,2019,v2,6-18}$	=	0 Kfz	(DTV 2019,v2 * M T% * 12h * p 2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,6-18}$	=	1.104 Kfz	(DTV 2019,v2 * M T% * 12h * (1 - p 2019,v2))
$DTV_{SV,2019,v2,18-22}$	=	0 Kfz	(DTV 2019,v2 * M A% * 4h * p 2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,18-22}$	=	147 Kfz	(DTV 2019,v2 * M A% * 4h * (1 - p 2019,v2))
$DTV_{SV,2019,v2,6-22}$	=	0 Kfz	2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,6-22}$	=	1.251 Kfz	2019,v2))
$DTV_{SV,2019,v2,22-6}$	=	0 Kfz	(DTV 2019,v2 * M N% * 8h * p 2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,22-6}$	=	63 Kfz	(DTV 2019,v2 * M N% * 8h * (1 - p 2019,v2))

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 2

Zählpunkt

10b : P3 (ausfahrend)

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	0,0 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v2}	=	917 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	4,9 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	0,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,0 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	0,0 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	0,0 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	917 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v2}	=	0,0 %	(DTV _{SV,2019,v2} / DTV _{2019,v2})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	917 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v2}	=	917 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} + DTV _{Pkw,2019,v2})
p _{T,2019,v2}	=	0,0 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v2}	=	0,0 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v2}	=	0,0 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v2}	=	959 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v2}	=	959 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v2} + DTV _{W5,Pkw,2019,v2})
p _{W5,2019,v2}	=	0,0 %	(DTV _{W5,SV,2019,v2} / DTV _{W5,2019,v2})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 10b: P3 (ausfahrend), Szenario 2)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v2}$	=	59 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v2}$	=	45 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v2}$	=	4 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v2,6-18}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,6-18}$	=	706 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,18-22}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,18-22}$	=	179 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,6-22}$	=	0 Kfz	2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,6-22}$	=	885 Kfz	2019,v2))
$DTV_{SV,2019,v2,22-6}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,22-6}$	=	32 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v2}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Szenario 2

Zählpunkt

11 : Bypass P1 -> P3

Eingangswerte:

DTV ₂₀₁₉	=	0,0 Kfz/24h	Bestandsverkehr 2019
DTV _{2019,v2}	=	917 Kfz/24h	Prognoseverkehr 2019
M _{T%}	=	6,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (6-18 Uhr)
M _{A%}	=	4,9 %	Verkehrsanteil pro Stunde (18-22 Uhr)
M _{N%}	=	0,4 %	Verkehrsanteil pro Stunde (22-6 Uhr)
p _T	=	0,0 %	SV (6-18 Uhr)
p _A	=	0,0 %	SV (18-22 Uhr)
p _N	=	0,0 %	SV (22-6 Uhr)
p ₂₀₁₉	=	0,0 %	(12 h * p _T * M _{T%} + 4 h * p _A * M _{A%} + 8 h * p _N * M _{N%})
a _{SV}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a _{Pkw}	=	0,0 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
k _{α,SV}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{SV} nach DTV _{W5,SV} ¹)
k _{α,Pkw}	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV _{Pkw} nach DTV _{W5,Pkw})

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

DTV _{SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * p ₂₀₁₉)
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	917 Kfz/24h	(DTV ₂₀₁₉ * (1 - p ₂₀₁₉))
p _{2019,v2}	=	0,0 %	(DTV _{SV,2019,v2} / DTV _{2019,v2})

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont:

DTV _{SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * a _{SV})
DTV _{Pkw,2019,v2}	=	917 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * a _{Pkw})
DTV _{2019,v2}	=	917 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} + DTV _{Pkw,2019,v2})
p _{T,2019,v2}	=	0,0 %	(p _T * a _{SV}) / (p _T * a _{SV} + (1 - p _T) * a _{Pkw})
p _{A,2019,v2}	=	0,0 %	(p _A * a _{SV}) / (p _A * a _{SV} + (1 - p _A) * a _{Pkw})
p _{N,2019,v2}	=	0,0 %	(p _N * a _{SV}) / (p _N * a _{SV} + (1 - p _N) * a _{Pkw})

Umrechnung DTV in DTV_{W5}:

DTV _{W5,SV,2019,v2}	=	0,0 Kfz/24h	(DTV _{SV,2019,v2} * k _{α,SV})
DTV _{W5,Pkw,2019,v2}	=	959 Kfz/24h	(DTV _{Pkw,2019,v2} * k _{α,Pkw})
DTV _{W5,2019,v2}	=	959 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2019,v2} + DTV _{W5,Pkw,2019,v2})
p _{W5,2019,v2}	=	0,0 %	(DTV _{W5,SV,2019,v2} / DTV _{W5,2019,v2})

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 11: Bypass P1 -> P3, Szenario 2)

DTV Tag-, Abend- und Nachtwerte:

$M_{T,2019,v2}$	=	59 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%})$
$M_{A,2019,v2}$	=	45 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%})$
$M_{N,2019,v2}$	=	4 Kfz/h	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%})$
$DTV_{SV,2019,v2,6-18}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,6-18}$	=	706 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{T\%} * 12h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,18-22}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,18-22}$	=	179 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{A\%} * 4h * (1 - p_{2019,v2}))$
$DTV_{SV,2019,v2,6-22}$	=	0 Kfz	2019,v2)
$DTV_{PKW,2019,v2,6-22}$	=	885 Kfz	2019,v2))
$DTV_{SV,2019,v2,22-6}$	=	0 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * p_{2019,v2})$
$DTV_{PKW,2019,v2,22-6}$	=	32 Kfz	$(DTV_{2019,v2} * M_{N\%} * 8h * (1 - p_{2019,v2}))$

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV