

Inhalt

Abkürzungen	6	2.5	Berechnungen mit Daten aus Bayern	37	
1	Aufgabenstellung	9	2.5.1	Raumeinheiten in Bayern	37
2	Entwicklung eines Erhebungs- und Hochrechnungskonzeptes (Stufe 1)	9	2.5.2	Berechnungen zum PLV der Werktag	38
2.1	Randbedingungen	9	2.5.3	Berechnungen zum PLV der Sonntage	41
2.2	Methodisches Vorgehen	9	2.5.4	Berechnungen zum PLV der Urlaubswerktage	42
2.2.1	Maßgebender Berechnungsansatz zu DTV _V und DTV	9	2.5.5	PLV der Werktag für versetzte Wochenkombinationen	43
2.2.2	Zielgrößen, Fahrzeugarten	11	2.5.6	Berechnungen zum SGV	46
2.2.3	Gesichtspunkte zu Geräte-Einsatzdauer und -zeit	12	2.5.7	Berechnungen der DTV-Gesamt	49
2.2.4	Raumeinheiten für die Ableitung der Umrechnungsfaktoren	13	2.5.8	Zusammenfassung der Ergebnisse aus BY und NW	51
2.2.5	Datengrundlagen zu Stufe 1	13	2.6	Berechnungen mit Daten aus Brandenburg	51
2.3	Untersuchungsschritte	14	2.6.1	Raumeinheiten in Brandenburg	51
2.3.1	Fragestellungen	14	2.6.2	Berechnungen zum PLV der Werktag, Sonntage und Urlaubswerktage	52
2.3.2	Mögliche Einsatzmodelle	14	2.6.3	PLV der Werktag für versetzte Wochenkombinationen	55
2.4	Vorgezogene Testrechnungen mit Daten aus Nordrhein-Westfalen	14	2.6.4	Zusammenfassung der Ergebnisse aus BB	56
2.4.1	Raumeinheiten in NW	15	2.7	Berechnungen mit Daten aus Schleswig-Holstein	57
2.4.2	Berechnungen zum PLV der Werktag (W) und Wahl der Raumeinheiten	15	2.7.1	Raumeinheiten	57
2.4.3	Berechnungen zum PLV der Sonntage	20	2.7.2	Berechnungen zum PLV der Werktag, Sonntage und Urlaubswerktage	58
2.4.4	Betrachtung gering belasteter Zählstellen	23	2.7.3	PLV der Werktag für versetzte Wochenkombinationen	62
2.4.5	Berechnungen zum PLV der Urlaubswerktage	24	2.7.4	Zusammenfassung der Ergebnisse aus SH	64
2.4.6	PLV der Werktag für versetzte Wochenkombinationen	26	2.8	Zusammenfassung der Ergebnisse aus allen Ländern	65
2.4.7	Berechnungen zum SGV	29	2.9	Ermittlung von Ganglinien-Kennwerten, „Lärmwerten“ und Bemessungsverkehrsstärken	67
2.4.8	Fahrzeugarten Kräder und Busse	32	2.9.1	Übersicht	67
2.4.9	Berechnungen der DTV-Gesamt	35			
2.4.10	Folgerungen aus den Testrechnungen mit Daten aus NW	37			

2.9.2	Ferien-, Sonntags- und Freitagsfaktoren	68	4.3	Bestehende Hochrechnungs-lösungen auf PC-gestützter Basis ...	99
2.9.3	Tagesganglinien- (TG-)Faktoren	72	4.4	Lösungsansätze zur schnellen Datenbereitstellung	100
2.9.4	Grunddaten zur Lärmberechnung ...	74	4.4.1	Direkte Übernahme der Zähldaten ...	100
2.9.5	Bemessungsverkehrsstärken (MSV) und Schwerverkehrs-(SV-)Anteile	78	4.4.2	Software-Lösung „KOBOLD“	101
2.9.6	Zusammenfassung der Kennwerte-Berechnungen	80	4.4.3	Hinweise zu einer neuen Software-Lösung	102
2.10	Folgerungen zur Durchführung der temporären Messungen	81	5	Auswertungsergebnisse	103
2.10.1	Fehlerbetrachtung	81	6	Literatur	132
2.10.2	Ablaufschema zum Erhebungs- und Hochrechnungskonzept	82			

3	Verkehrsentwicklung und Rotationsverfahren (Stufe 2)	85
3.1	Fragestellung	85
3.2	Daten zur Verkehrsentwicklung	86
3.2.1	Grundlagen	86
3.2.2	Entwicklungen des Kfz-Verkehrs	86
3.2.3	Entwicklungen des SGV	90
3.2.4	Entwicklungen des Werktags- und Sonntagsverkehrs	90
3.2.5	Räumliche Variation der Veränderungsraten	91
3.2.6	Folgerungen für das weitere Vorgehen	91
3.3	Rotationsverfahren	94
3.3.1	Randbedingungen	94
3.3.2	Aufgabenbereiche	94
4	Kurzfristige Ergebnisbereitstellung für Sonderuntersuchungen (Stufe 3)	97
4.1	Aufgabenstellung	97
4.2	Bestehende Hochrechnungslösungen auf manueller Basis	97

Abkürzungen

SVZ	Straßenverkehrszählungen
TM	Temporäre Messsysteme
DZ	Automatische Dauerzählstelle
Zst.	Zählstelle (als Index z)
A-Zst.	Zählstelle mit $DTV > 7.000 \text{ Kfz/24h}$
B-Zst.	Zählstelle mit $DTV \leq 7.000 \text{ Kfz/24h}$
RB	Regierungsbezirk
GQ	Gesamtquerschnitt
R	Fahrtrichtung (R1 und R2)
GT	Gültige Tage (bei DZ): Anzahl Tage mit Werten, die korrekt gezählt wurden
t	Zähljahr
KW	Kalenderwoche
i	Einsatzwoche außerhalb der Ferien
j	Einsatzwoche während der Ferien
NoWo	Normalwochen: Zeitbereich ohne ferien-, feiertags- und winterbedingte Einflüsse („Normalzeitbereich“)