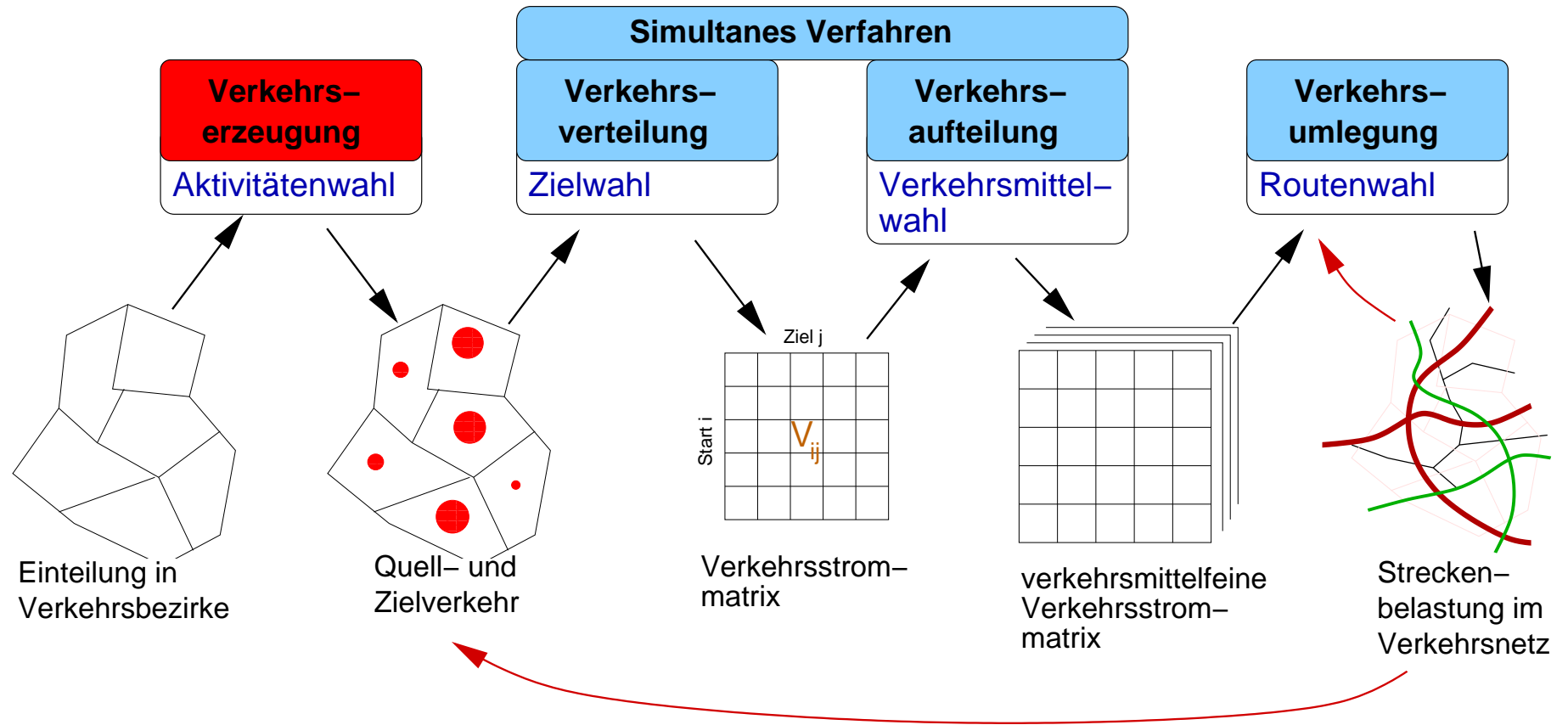
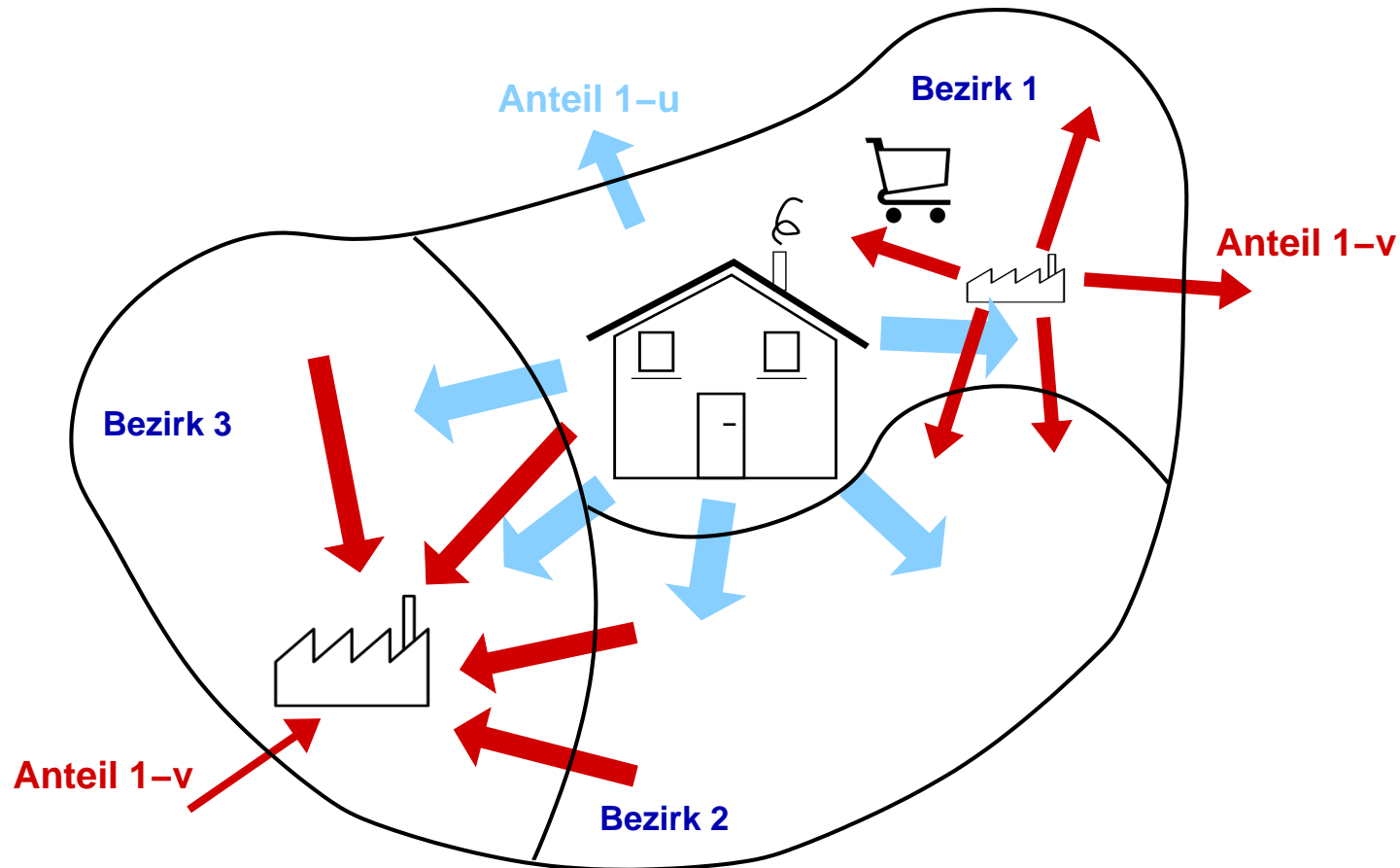


Verkehrserzeugung



Definition und Ziel der Erzeugung



Bei der Erzeugung interessieren nur die Summen der Quell- und Zielströme, allerdings disaggregiert in verschiedene **Quelle-Ziel-Gruppen (QZG)** sowie unterschieden in **Binnenverkehr** (Quellen und Ziele liegen innerhalb des Planungsgebietes) und **externen Verkehr** (Quelle, Ziel, oder beides liegen außerhalb) \Rightarrow Binnenanteile u für den Heimatverkehr bzw. v für von Struktureinheiten erzeugten Verkehr.

Quelle-Ziel-Gruppen

5er	Wohnung	Arbeit	Sonstiges
Wohnung	-	WA	WS
Arbeit	AW	-	SS
Sonstiges	SW	SS	-

Fünfer-Einteilung

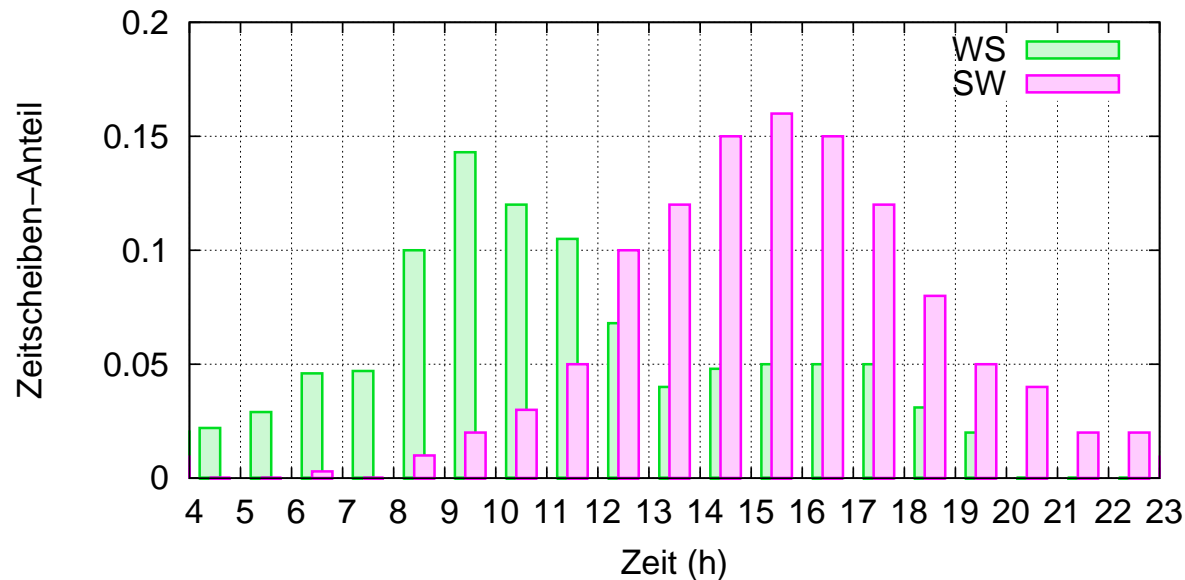
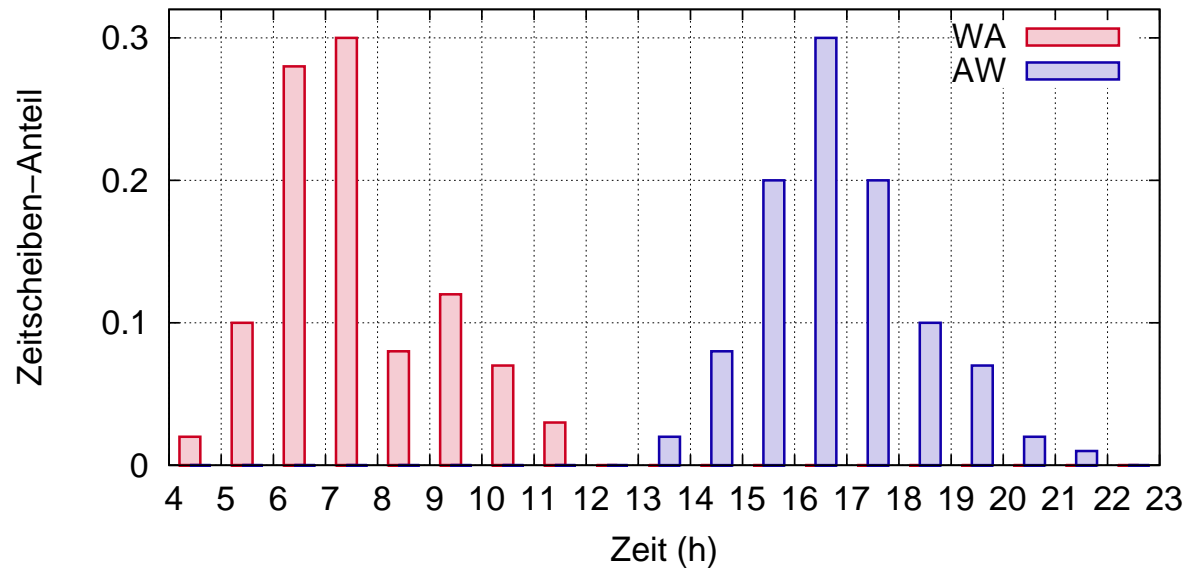
13er	Wohnung	Arbeit	Kinder	Bildung	Einkauf	Sonstiges
Wohnung	-	WA	WK	WB	WE	WS
Arbeit	AW	-	AS	AS	AS	AS
Kinder	KW	SA	-	SS	SS	SS
Bildung	BW	SA	SS	-	SS	SS
Einkauf	EW	SA	SS	SS	-	SS
Sonstiges	SW	SA	SS	SS	SS	-

13er Einteilung

Bezugsgrößen der Quelle-Ziel-Gruppen

QZG	Bezugspersonengruppe	$\sigma^{(q)}$	Strukturmerkmal	$\epsilon^{(q)}$
WA	Erwerbstätige	0.7	Arbeitsplätze	0.8
AW	Erwerbstätige	0.6	Arbeitsplätze	0.7
WK	Kleinkinder	1.2	Kita-Plätze	2.0
KW	Kleinkinder	1.0	Kita-Plätze	1.7
WB	Schüler	1.1	Schulplätze	1.1
BW	Schüler	1.0	Schulplätze	1.0
WE	Einwohner	0.4	m ² Einkaufsfläche	0.2/m ²
EW	Einwohner	0.5	m ² Einkaufsfläche	0.25/m ²
WF	Einwohner	0.4	AP im tertiären Sektor (AP III)	20
FW	Einwohner	0.4	AP III	20
WS	Einwohner	0.4	AP III	20
SW	Einwohner	0.4	AP III	20
AS	Erwerbstätige	0.2	AP III	10
SA	Erwerbstätige	0.1	AP III	5
SS	Einwohner	0.4	AP III	20

Begründung der Disaggregation in Quelle-Ziel-Gruppen



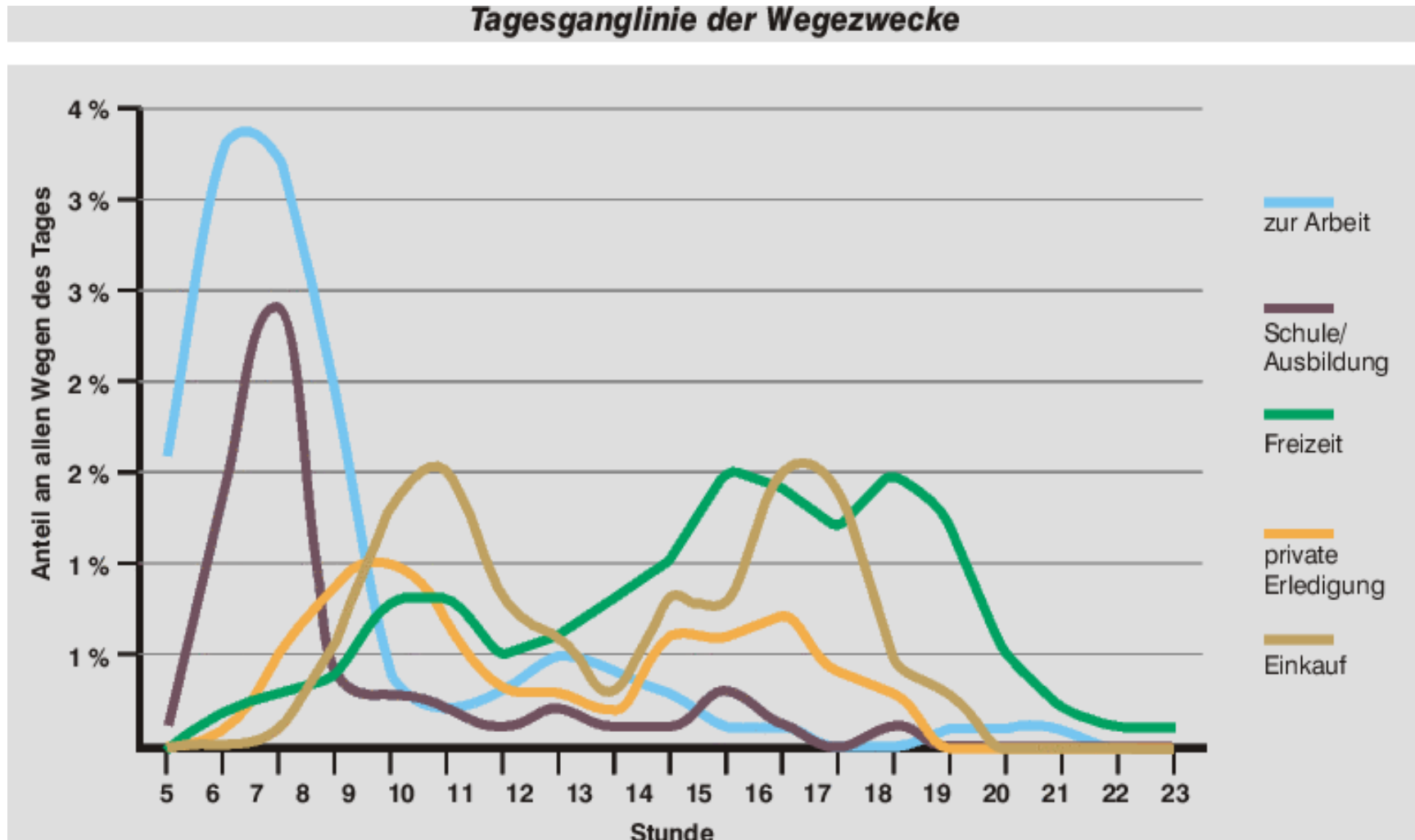
Jede Aktivitätenkombination, also QZG, hat ihre charakteristischen **Tagesganglinien**

⇒

es ist eine *zeitscheibenbezogene* Analyse möglich, z.B. Unterscheidung in

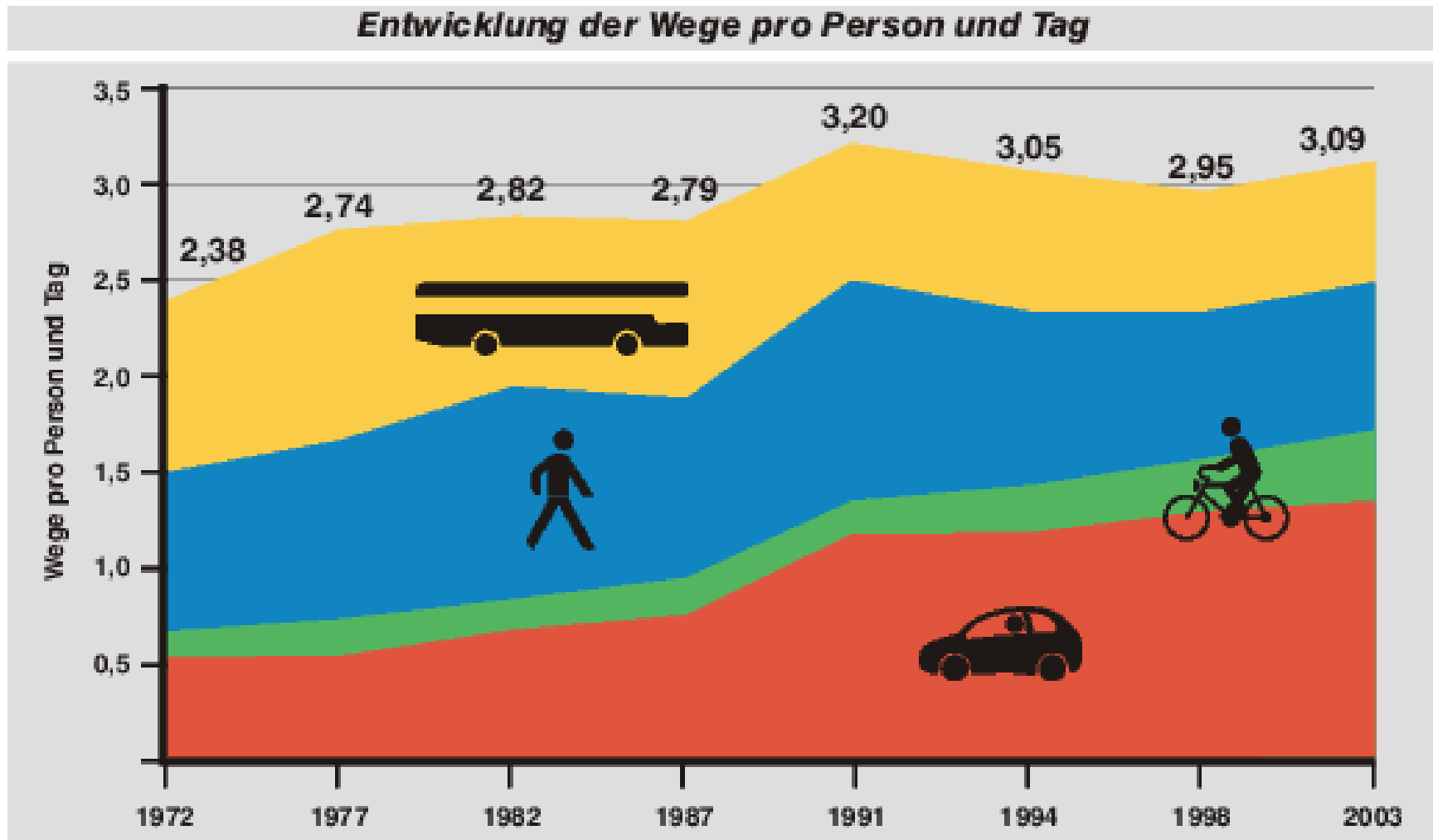
- morgendliche Rush hour: Fluss bevorzugt in die Stadt
- abendliche Rush hour: Fluss bevorzugt aus der Stadt

Ergebnis einer Mobilitätserhebung



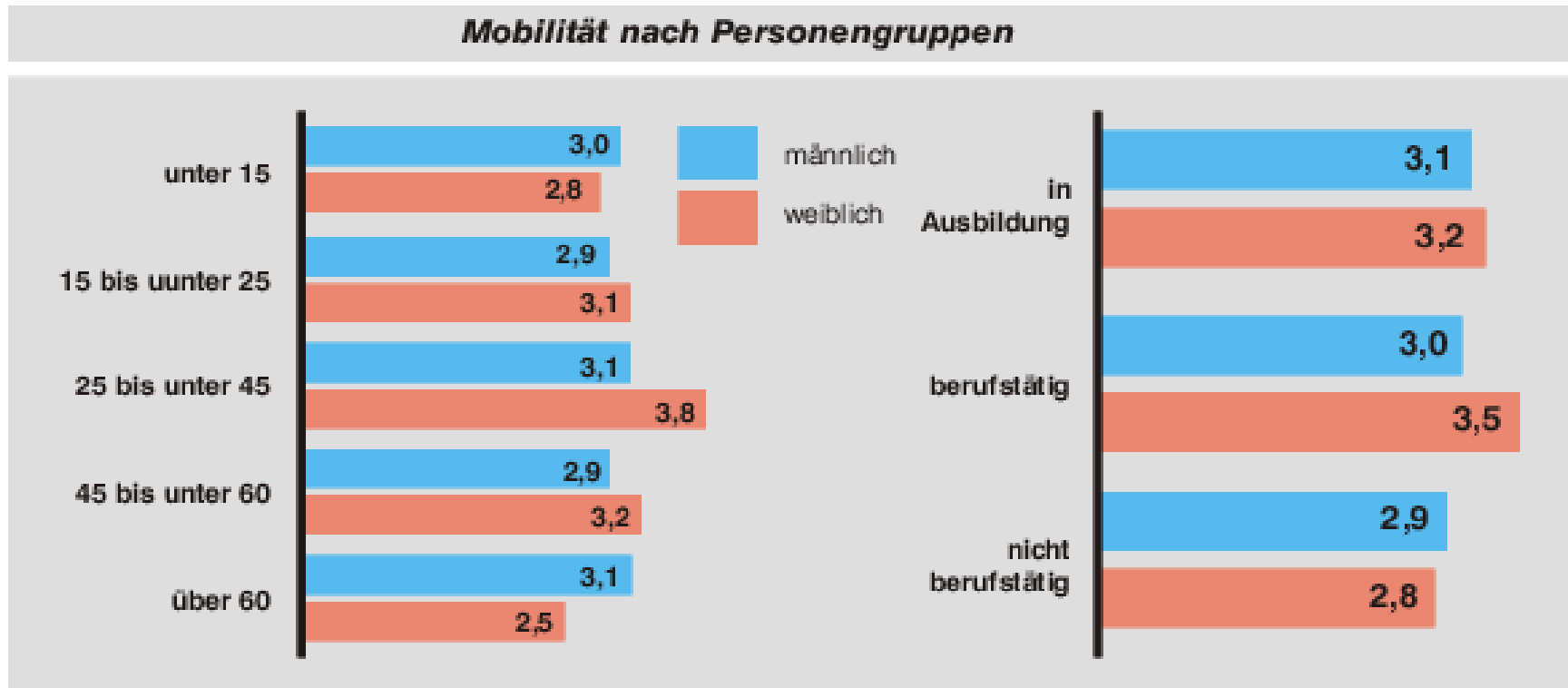
Tagesganglinien für Wegezwecke=Zielaktivitäten (also dem *Ziel* einer QZG). Aus der SrV-Mobilitätserhebung (System relevanter Verkehrserhebungen) 2003.

Begründung der Wahl der Mobilitätserhebung



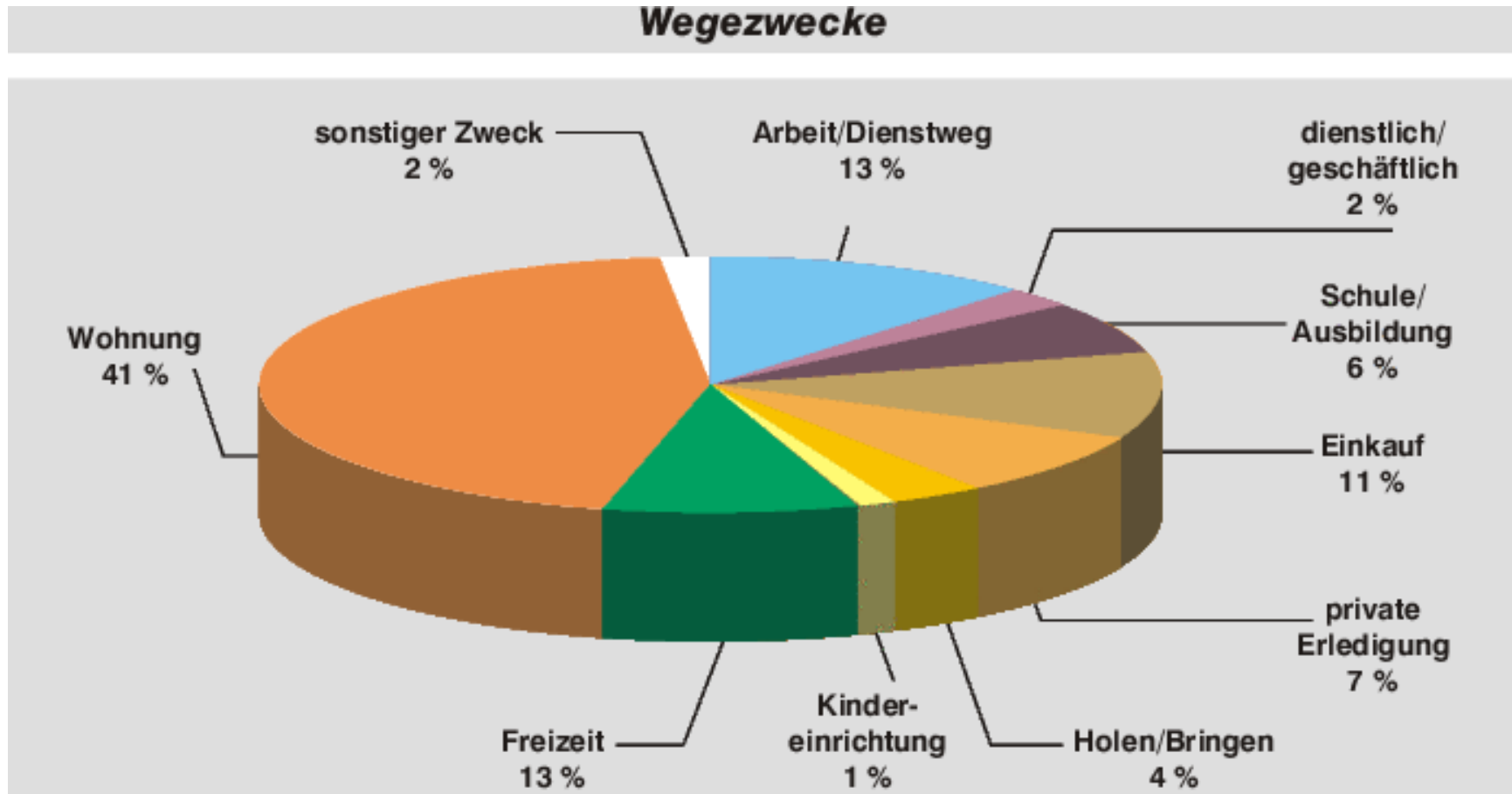
Die **Mobilitätskennziffer** (d.h. der Mittelwert der Summe der jeweils relevanten spezifischen Verkehrsaufkommen) und der **globale Modal-Split** ändern sich nur langsam und prognostizierbar (Quelle: SrV, 2003)

Mobilitätskennziffer und spezifischen Verkehrsaufkommen



Die Mobilitätskennziffer ist die Summe der jeweils relevanten spezifischen Verkehrsaufkommen. Neben dem Status (berufstätig oder nicht) hängt sie auch von sozioökonomischen Variablen wie Alter und Geschlecht ab. (Quelle: SrV, 2003)

Relative Häufigkeiten von Aktivitäten



Relative Häufigkeiten von Aktivitäten in Dresden (Quelle: SrV, 2003)