

Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak

apl. Professor an der Technischen Universität München
Ingenieur für Verkehrsplanung

Gabelsbergerstr. 53 80333 München Tel. (089) 284000 Fax (089) 288497
E-Mail: Prof.Kurzak@t-online.de

16. Februar 2017

Verkehrsuntersuchung NEW 21, Ortsumgehung Mantel**Kenngroßen für die Lärmberechnungen in der Ortsdurchfahrt Mantel**

In den nachfolgenden Abbildungen 1 und 2 sind für die Ortsdurchfahrt Mantel die Kenngroßen für die Lärmberechnungen nach RLS-90 enthalten. Grundlage sind die Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnungen aus der Verkehrsuntersuchung NEW 21, Ortsumgehung Mantel, vom 10. Dezember 2013. Abbildung 1 zeigt die Kenngroßen für den sog. Prognose-Nullfall (= Vergleichsfall ohne OU Mantel; Plan 5 der Verkehrsuntersuchung vom 10.12.2013), Abbildung 2 zeigt die Kenngroßen für den Planfall mit Südumgehung Mantel (Variante A7; Plan 6 der Verkehrsuntersuchung vom 10.12.2013). Angegeben sind für die einzelnen Abschnitte der Ortsdurchfahrt Mantel der Gesamtverkehr DTV 2030 in Kfz/Tag, der Schwerververkehrsanteil im DTV sowie die maßgebenden stündlichen Verkehrsstärken Tag (m_T) und Nacht (m_N) mit den zugehörigen Schwerververkehrsanteilen (p_T, p_N).

Anm.: Nur die Werte auf der Hüttener Straße am nordwestlichem Ortsrand von Mantel und auf der Freihunger Straße nördlich der St 2166 basieren auf exakten Zählungen am Werktag. Für die Innerortsstraßen in Mantel (auch für die mittleren Abschnitte der Ortsdurchfahrt Hüttener Straße) lagen keine Zählergebnisse vor. Die in den Plänen der Verkehrsuntersuchung vom 10.12.2013 bzw. in den Abbildungen 1 und 2 dargestellten Belastungen in der Ortsdurchfahrt sind mit dem Verkehrsmodell rechnerisch ermittelt und stellen nur Annäherungen an die tatsächliche Belastung dar. Für detailliertere Aussagen wären zusätzliche Zählungen im Bereich der Ortsdurchfahrt erforderlich.

Um hinsichtlich der Lärmberechnungen auf der „sicheren Seite“ zu liegen, wurden die werktäglichen Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt aus den Plänen 5 (= Nullfall) und 6 (= Planfall) der Verkehrsuntersuchung vom 10.12.2013 dem durchschnitt-

lichen täglichen Verkehr (DTV) gleichgesetzt, obwohl der DTV im Normalfall um rd. 10 % unter den Werktagswerten liegt (*Anm.: Die Jahresmittelwerte DTV berücksichtigen auch die schwächer belasteten Wochenenden und Wintermonate*). Der Anteil des Schwerverkehrs liegt im DTV um 1 – 2 Prozentpunkte niedriger als der Werktagswert.

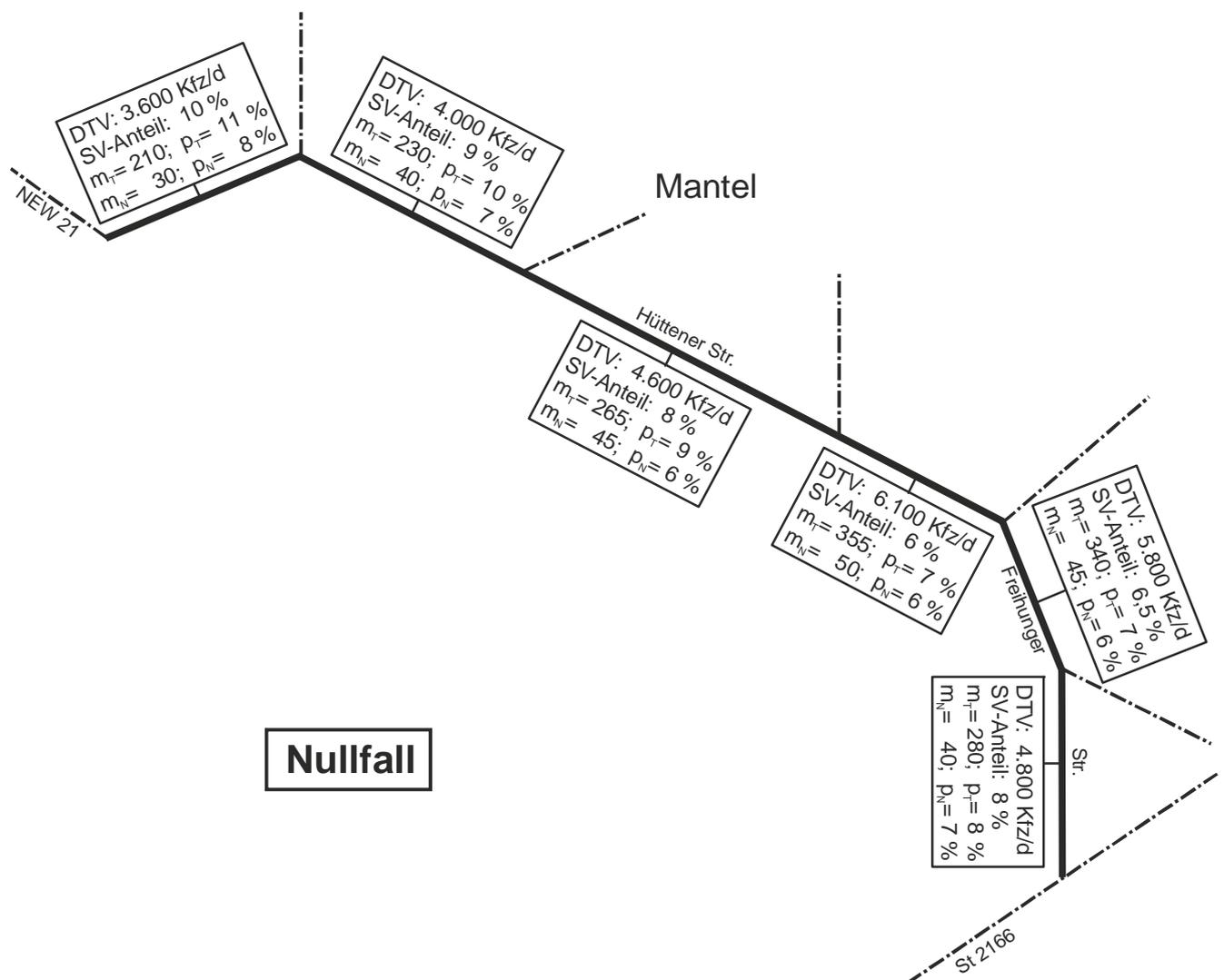


Abb. 1: Kenngrößen für die Lärmberechnung nach RLS-90 in der Ortsdurchfahrt Mantel
Prognose-Nullfall DTV 2030

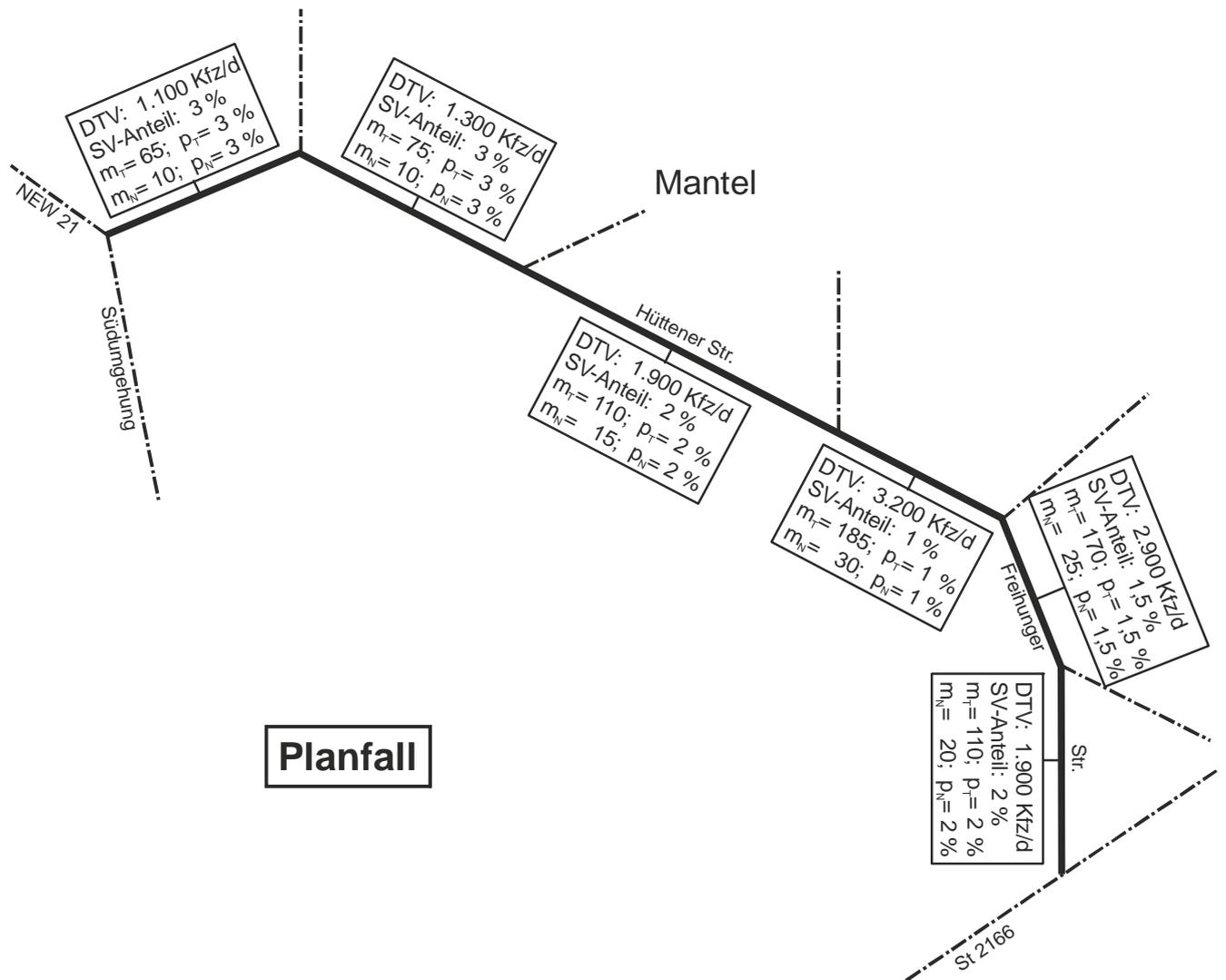


Abb. 2: Kenngrößen für die Lärmberechnung nach RLS-90
in der Ortsdurchfahrt Mantel
Prognose DTW 2030 mit Südumgehung Mantel

München, 16. Februar 2017

(Prof. Dr.-Ing.  Kurzak)