

B 95 – Ausbau nördlich Annaberg

von	NK 5343 009, Stat. 0.469	
bis	NK 5444 084, Stat. 1.690	Freistaat Sachsen
Nächster Ort:	Schönfeld / Thermalbad Wiesenbad	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Baulänge:	ca: 1.326 m	Niederlassung Plauen
Länge der Anschlüsse:	ca. 720 m	

Feststellungsentwurf

2. Tektur

für eine Bundesstraßenbaumaßnahme*

~~für ein Bauwerk*~~

~~für einen Nebenbetrieb / eine Nebenanlage*~~

~~für eine Maßnahme der Lärmsanierung*~~

~~für eine Betriebseinrichtung*~~

- Schalltechnische Untersuchung -

Erläuterungsbericht

29.08.19 Th. Müller
11.09.19 Fr.

Quendll 12. SEP. 2019

Aufgestellt: 16. Sep. 2019 Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen	<i>i.v.</i>  Frank Petzoldt Niederlassungsleiter	

* Nichtzutreffendes streichen

Inhaltsverzeichnis Unterlage 11.0

1	Einleitung	2
1.1	Anlass	2
2	Vergleich der Verkehrsstärken	2
3	Fazit	5

1 Einleitung

1.1 Anlass

Für die Unterlage der hier vorliegenden 2. Tektur soll geprüft werden, ob es aufgrund aktuellerer Verkehrszahlen zu einer Zunahme der Betroffenen in Bezug auf die Lärmvorsorge kommt.

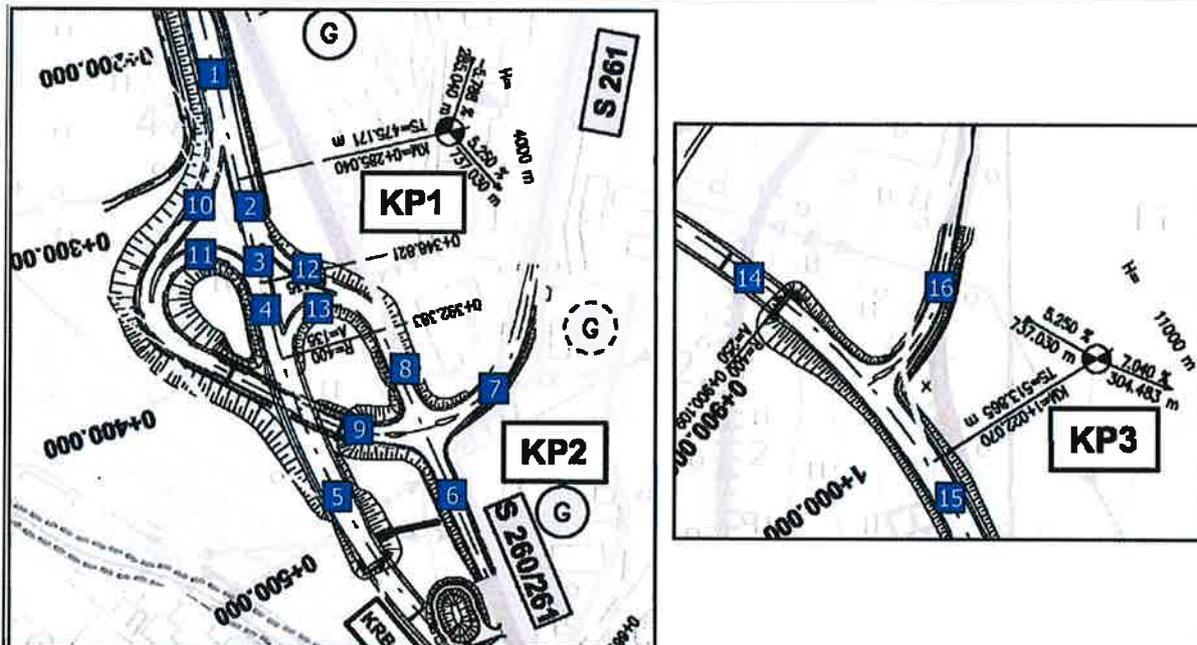
In der Schalltechnischen Untersuchung zur Planfeststellung (Stand Juni 2015) wurde als Grundlage für die Berechnungen die Verkehrsplanerische Untersuchung mit Prognose 2020 (Stand 24. Februar 2010) genutzt. Für die Prüfung auf Zunahme der Betroffenen wird die Prognose 2020 mit der aktuelleren Prognose 2025 (Stand 24. August 2012) verglichen.

2 Vergleich der Verkehrsstärken

In den nachfolgenden Abbildungen 1 und 2 sind die prognostizierten Verkehrsstärken für die Jahre 2020 und 2025 dargestellt. Die Daten entstammen den im Kapitel 1.1 genannten Verkehrsplanerischen Untersuchungen.

Durch den Vergleich wird ermittelt, wie sich die Verkehrsstärke in den Prognosehorizonten verändert. Aus dieser Veränderung wird dann im Fazit (Kapitel abgeleitet, welche Auswirkung auf die vorliegende Schalltechnische Untersuchung zu erwarten ist.

Abbildung 1: Verkehrsstärke Prognose 2020



Querschnitt	DTV _{Mo-so} [Kfz/24h]	Mt [Kfz/h]	Mn [Kfz/h]	pt [%]	pn [%]
1	18000	1040	190	8,5	11,5
2	16500	950	175	9,0	12,5
3	14500	840	155	9,0	12,0
4	16500	940	175	8,5	11,5
5	17500	1005	185	8,0	11,0
6	5000	285	45	5,5	7,5
7	3000	185	30	4,0	5,5
8	3000	170	25	7,0	9,5
9	3500	195	30	4,5	6,0
10	1500	95	15	4,5	6,5
11	2000	105	15	4,0	5,0
12	2000	110	15	9,0	12,5
13	1000	60	10	3,0	4,0
14	17500	1005	185	8,0	11,0
15	18500	1065	195	7,5	10,5
16	1500	75	10	4,5	6,0

Verkehrsdaten für die schalltechnischen
und lufthygienischen Untersuchungen
- Anlage 6 -

M_t - mittlere stündliche Verkehrsstärke 06-22 Uhr
 P_t - Lkw-Anteil 06-22 Uhr (>2,8t zul. Gesamtgewicht)
 M_n - mittlere stündliche Verkehrsstärke 22-06 Uhr
 P_n - Lkw-Anteil 22-06 Uhr (>2,8t zul. Gesamtgewicht)

Bearbeitung im Auftrag des Straßenbauamtes Plauen mit Zweigstelle Bad Schlema

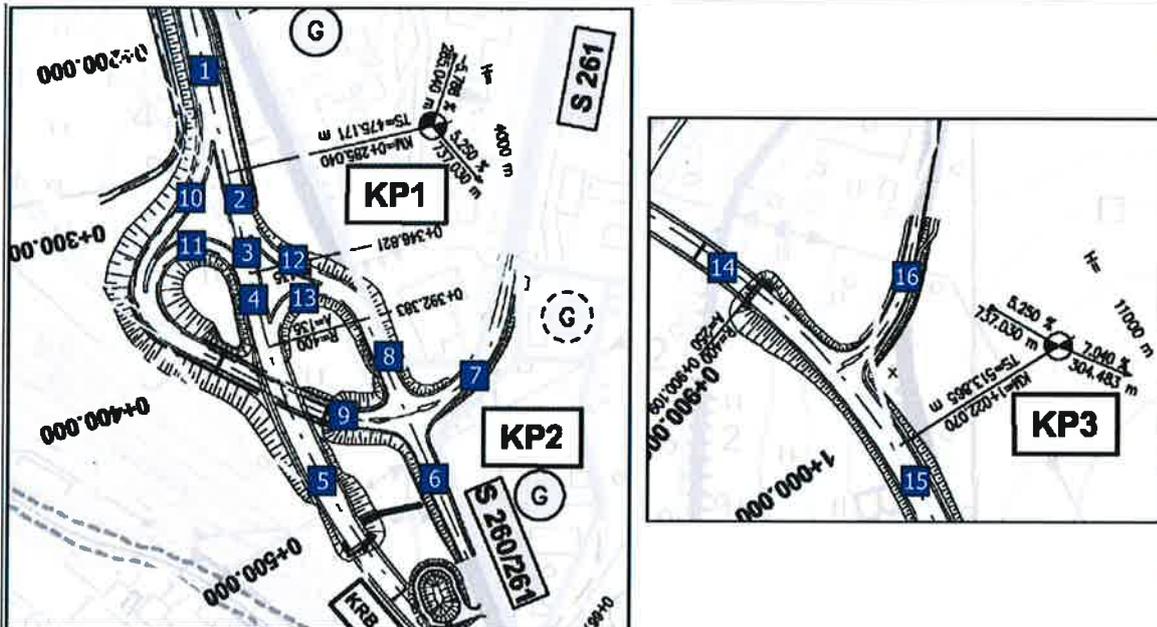
Prognosehorizont 2020

Herausgabedatum: Februar 2010



Planung Transport Verkehr AG Dresden
 Tel.: 0351 - 40 90 90 www.ptv.de/dresden

Abbildung 2: Verkehrsstärke Prognose 2025



Querschnitt	DTV _{MO-SO} [Kfz/24h]	Mt [Kfz/h]	Mn [Kfz/h]	pt [%]	pn [%]
1	16000	925	160	8,0	10,0
2	14500	840	145	8,0	10,0
3	13000	745	130	8,0	10,0
4	13500	790	140	7,5	10,0
5	14500	840	145	7,5	9,5
6	4000	240	40	7,0	8,5
7	2000	105	15	4,5	5,5
8	2500	150	25	6,0	7,5
9	2000	130	20	7,0	9,0
10	1500	85	15	8,5	10,5
11	500	40	5	4,5	5,5
12	1500	95	15	7,5	9,5
13	1000	55	10	3,5	4,5
14	14500	840	145	7,5	9,5
15	16500	955	165	7,0	9,0
16	2000	120	20	4,0	5,0

Verkehrsdaten für die schalltechnischen und lufthygienischen Untersuchungen

- Anlage 4 -

M₀₆₋₂₂ - mittlere stündliche Verkehrsstärke 06-22 Uhr
 P₀₆₋₂₂ - Lkw-Anteil 06-22 Uhr (>2,8t zul. Gesamtgewicht)
 M₂₂₋₀₆ - mittlere stündliche Verkehrsstärke 22-06 Uhr
 P₂₂₋₀₆ - Lkw-Anteil 22-06 Uhr (>2,8t zul. Gesamtgewicht)

Bearbeitung im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

Prognosehorizont 2025

Herausgabedatum: August 2012



Planung Transport Verkehr AG Dresden
 Tel.: 0351 - 40 90 90 www.ptv.de/dresden

Im Vergleich der beiden Prognosehorizonte ist festzustellen, dass sich die Verkehrsstärke in 2025 gegenüber 2020

- bei Querschnitt 10 und 13 nicht ändert,
- bei Querschnitt 16 um 500 Kfz/24 h erhöht und
- bei allen anderen Querschnitten stark verringert.

Die Änderungen sind nachfolgend tabellarisch aufgelistet:

Querschnitt	Änderung DTV _{Mo-So} (Kfz/24 h)
1	- 2.000
2	- 2.000
3	- 1.500
4	- 3.000
5	- 3.000
6	- 1.000
7	- 1.000
8	- 500
9	- 1.500
10	0
11	- 1.500
12	- 500
13	0
14	- 3.000
15	- 2.000
16	+ 500

Insgesamt ist an den Zahlen erkennbar, dass die prognostizierte Verkehrsstärke für das Jahr 2025 gegenüber dem Jahr 2020 deutlich abnimmt.

3 Fazit

Da sich die Verkehrsstärke tendenziell verringert, entstehen demzufolge auch keine neuen bzw. zusätzlichen Betroffenheiten in Bezug auf die Lärmvorsorge. Damit hat die vorliegende Schalltechnische Untersuchung weiterhin Bestand und wird im Zuge der hier vorliegenden 2. Tektur nicht angepasst.