

**Unterlagen zu den schalltechnischen Berechnungen**

**Planfeststellung**  
**B 85 Cham – Regen**  
**Ausbau westlich Ayrhof**  
**3. Fahrstreifen**

~~Bau-km 0+000 – Bau-km 1+280~~  
~~B85\_2220\_2,920 – B85\_2220\_4,200~~

**Bau-km 0+000 – Bau-km 1+384**  
**B85\_2220\_2,920 – B85\_2240\_0,086**

**Tektur vom 31.01.2018**

|  |  |
|--|--|
| <p>Aufgestellt:<br/> Deggendorf, den 30.04.2014<br/> Staatliches Bauamt</p>  <p>Berzl<br/> Baurätin</p> | <p>31.01.2018</p> <p>gez. Wufka</p> <p>Wufka<br/> Baurat</p>   |
|  | <p>Festgestellt gem. § 17 FStrG<br/> durch Beschluss vom <u>03.12.2019</u><br/> Nr. <u>32-4354.21-45/B85</u><br/> Regierung von Niederbayern<br/> Landshut, 03.12.2019<br/> gez.<br/> Kiermaier<br/> Oberregierungsrat</p> |

## 11.1 Allgemeine Angaben

|                        |  |
|------------------------|--|
| Rechtsgrundlagen:      | Bundesimmissionschutzgesetz (§41 bis 43 BImSchG), Verkehrslärmverordnung (16. BImSchV), Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97), Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) |
| Verfahren:             | Teilstück-Verfahren nach RLS-90  |
| Verwendetes Verfahren: | EDV-Programm Cadna/A, Version 4.2.140 <b>4.6.153</b>   |
| Immissionspunkte:      | IP01 – IP08  |

### **B 85 – Ausbau RQ 11.5+**

|                     |                              |
|---------------------|------------------------------|
| Prognosejahr:       | 2030                         |
| Straßengattung:     | Bundesstraße B 85            |
| Fahrbahnbelag:      | lärmmindernder Fahrbahnbelag |
| D <sub>StrO</sub> : | -2,0 dB(A)                   |

Zulässige Höchstgeschwindigkeit freie Strecke:

|  |  |
|--|--|
| PKW:   | v = 100 km/h bzw. 80 km/h (Bau-km 1+000 bis Bauende) |
| Auf der sicheren Seite liegend wird die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht angesetzt |  |
| → V <sub>zul</sub> =   | 100 km/h   |
| LKW:   | v = 80 km/h  |

Längsneigung g = 0,7 bis 1,0 % im Bereich der Immissionspunkte  
Bau-km 1+133 bzw. 1+325

### **Rampe bzw. REG 19 (RQ 9)**

*Längsneigung der Rampe: g = 0,7 bis 7,5 %  
Zulässige Höchstgeschwindigkeit V<sub>zul</sub> = 50 km/h*

*Längsneigung der REG 19: g = 6,2%  
Zulässige Höchstgeschwindigkeit V<sub>zul</sub> = 50 km/h (direkte Lage vor dem Knoten)*

### **B 85 – Bestand, Fahrbahnbreite ca. 8,0 m (für Vergleichsberechnung)**

|                     |   |
|---------------------|---|
| Prognosejahr:       | 2030  |
| Straßengattung:     | Bundesstraße B 85 / <b>Kreisstraße REG 19</b> |
| Fahrbahnbelag:      | lärmmindernder Fahrbahnbelag                  |
| D <sub>StrO</sub> : | -2,0 dB(A)*)                                  |

Zulässige Höchstgeschwindigkeit freie Strecke:

|                |  |
|----------------|--|
| PKW:           | v = 100 km/h bzw. 80 km/h (Bau-km 1+000 bis Bauende) |
| LKW:           | v = 80 km/h  |
| <b>REG 19:</b> | <b>v = 50 km/h, 80 bzw. 100 km/h</b>                 |

Längsneigung g = 0,7 bis 1,0 % im Bereich der Immissionspunkte  
Bau-km 1+133 bzw. 1+325

**Längsneigung der REG 19: g = 2,9 bis 6,2 %**

\*) Der Korrekturbeiwert D<sub>StrO</sub> = -2,0 dB(A) für unterschiedliche Straßenoberflächen gilt gemäß dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau ARS Nr. 14/1991 nur für Außerortsstraßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten v > 60 km/h. Bei der Berechnung wurde der Korrekturbeiwert berücksichtigt.

## Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen

Die B 85 ist mit zwei Fahrspuren ausgestattet. Diese wird in Richtung Regen um einen Zusatzfahrstreifen erweitert, dieser liegt jedoch nicht zwischen zwei wesentlichen Knotenpunkten. Gem. §1 Abs.2 Ziffer 2 der 16.BImSchV handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff in den Verkehrsweg. Infolgedessen ist zu prüfen, ob eine wesentliche Änderung vorliegt. Diese ist gegeben, wenn eine Erhöhung des Schallpegels um  $\geq 3$  dB(A) vorliegt, mindestens 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erreicht werden oder, bei einer Erhöhung um  $< 3$  dB(A), 70 bzw. 60 dB(A) überschritten werden.

## Berechnungsgrundlagen-Übersicht

~~Da eine zukünftige Geschwindigkeitsbeschränkung nicht bekannt ist, wird auf der sicheren Seite liegend für die Ausbauvariante mit  $V_{\text{zul}} = 100$  km/h angenommen.~~

Tabelle 1: Berechnungsgrundlagen Ausbau 2030

| Bezeichnung | Lme          |                |                | genaue Zählraten |            |       |      | zul. Geschw.  |               | RQ<br>Abst. | Straßen-<br>oberfl.<br>Dstro(dB) | Steig.<br>(%) | Mehrfachrefl.<br>Drefl<br>(dB) |
|-------------|--------------|----------------|----------------|------------------|------------|-------|------|---------------|---------------|-------------|----------------------------------|---------------|--------------------------------|
|             | Tag<br>(dBA) | Abend<br>(dBA) | Nacht<br>(dBA) | Tag              | M<br>Nacht | p (%) |      | Pkw<br>(km/h) | Lkw<br>(km/h) |             |                                  |               |                                |
| B85-BES     | 65.0         | -2.1           | 58.6           | 543.0            | 100.0      | 9.0   | 14.0 | 100           | 80            | 11,5+       | -2.0                             | auto VA       | 0.0                            |
| B85-BES     | 65.0         | -2.1           | 58.6           | 543.0            | 100.0      | 9.0   | 14.0 | 100           | 80            | 11,5+       | -2.0                             | auto VA       | 0.0                            |
| B85-BES     | 65.0         | -2.1           | 58.6           | 543.0            | 100.0      | 9.0   | 14.0 | 100           | 80            | 11,5+       | -2.0                             | auto VA       | 0.0                            |
| B85-BES     | 65.0         | -2.1           | 58.6           | 543.0            | 100.0      | 9.0   | 14.0 | 100           | 80            | 11,5+       | -2.0                             | auto VA       | 0.0                            |
| B85-BES     | 65.0         | -2.1           | 58.6           | 543.0            | 100.0      | 9.0   | 14.0 | 100           | 80            | 11,5+       | -2.0                             | auto VA       | 0.0                            |
| B85-BES     | 65.0         | -2.1           | 58.6           | 543.0            | 100.0      | 9.0   | 14.0 | 100           | 80            | 11,5+       | -2.0                             | auto VA       | 0.0                            |
| B85-BES     | 65.0         | -2.1           | 58.6           | 543.0            | 100.0      | 9.0   | 14.0 | 100           | 80            | 11,5+       | -2.0                             | auto VA       | 0.0                            |
| B85-BES     | 65.0         | -2.1           | 58.6           | 543.0            | 100.0      | 9.0   | 14.0 | 100           | 80            | 11,5+       | -2.0                             | auto VA       | 0.0                            |
| B85-BES     | 65.0         | -2.1           | 58.6           | 543.0            | 100.0      | 9.0   | 14.0 | 100           | 80            | 11,5+       | -2.0                             | auto VA       | 0.0                            |
| B85-BES     | 65.0         | -2.1           | 58.6           | 543.0            | 100.0      | 9.0   | 14.0 | 100           | 80            | 11,5+       | -2.0                             | auto VA       | 0.0                            |

| Bezeichnung | Lme          |                |                | genaue Zählraten |            |       |      | zul. Geschw.  |               | RQ<br>Abst. | Straßenoberfl.<br>Dstro | Steig.<br>(%) | Mehrfachrefl.<br>Drefl<br>(dB) |
|-------------|--------------|----------------|----------------|------------------|------------|-------|------|---------------|---------------|-------------|-------------------------|---------------|--------------------------------|
|             | Tag<br>(dBA) | Abend<br>(dBA) | Nacht<br>(dBA) | Tag              | M<br>Nacht | p (%) |      | Pkw<br>(km/h) | Lkw<br>(km/h) |             |                         |               |                                |
| B85-BES     | 65.5         | -2.1           | 59.2           | 543.0            | 100.0      | 11.4  | 18.2 | 100           | 80            | RQ 10.5     | -2.0                    | auto VA       | 0.0                            |
| B85-BES     | 65.5         | -2.1           | 59.2           | 543.0            | 100.0      | 11.4  | 18.2 | 100           | 80            | RQ 10.5     | -2.0                    | auto VA       | 0.0                            |
| B85-BES     | 65.5         | -2.1           | 59.2           | 543.0            | 100.0      | 11.4  | 18.2 | 100           | 80            | RQ 10.5     | -2.0                    | auto VA       | 0.0                            |
| B85-BES     | 65.5         | -2.1           | 59.2           | 543.0            | 100.0      | 11.4  | 18.2 | 100           | 80            | w6          | -2.0                    | auto VA       | 0.0                            |
| B85-BES     | 64.5         | -4.5           | 58.5           | 543.0            | 100.0      | 11.4  | 18.2 | 80            | 80            | w6          | -2.0                    | auto VA       | 0.0                            |
| GVS-RAMP    | 53.9         | -6.6           | 50.3           | 120.0            | 48.0       | 3.3   | 4.1  | 50            |               | w6          | 0.0                     | auto VA       | 0.0                            |
| GVS-RAMP    | 53.7         | -6.6           | 50.3           | 120.0            | 48.0       | 3.0   | 4.0  | 50            |               | w6          | 0.0                     | auto VA       | 0.0                            |
| GVS-AST     | 53.9         | -6.6           | 50.3           | 120.0            | 48.0       | 3.3   | 4.1  | 50            |               | RQ 9.5      | 0.0                     | auto VA       | 0.0                            |
| GVS-AST     | 54.1         | -6.6           | 50.3           | 120.0            | 48.0       | 3.8   | 4.1  | 50            |               | RQ 9.5      | 0.0                     | auto VA       | 0.0                            |
| REG_19      | 56.9         | -6.6           | 53.3           | 240.0            | 96.0       | 3.3   | 4.1  | 50            |               | RQ 10.5     | 0.0                     | auto VA       | 0.0                            |
| REG_19      | 58.3         | -4.5           | 54.7           | 240.0            | 96.0       | 3.3   | 4.1  | 80            |               | RQ 9.5      | -2.0                    | auto VA       | 0.0                            |
| REG_19      | 58.2         | -4.5           | 54.7           | 240.0            | 96.0       | 3.0   | 4.0  | 80            |               | RQ 9.5      | -2.0                    | auto VA       | 0.0                            |

Tabelle 2: Berechnungsgrundlagen Urzustand 2030

| Bezeichnung | Lme       |             |             | genaue Zählraten |       |       |      | zul. Geschw. |            | RQ Abst. | Straßenoberfl. Dstro(dB) | Steig. (%) | Mehrfachrefl. Drefl (dB) |
|-------------|-----------|-------------|-------------|------------------|-------|-------|------|--------------|------------|----------|--------------------------|------------|--------------------------|
|             | Tag (dBA) | Abend (dBA) | Nacht (dBA) | M                |       | p (%) |      | Pkw (km/h)   | Lkw (km/h) |          |                          |            |                          |
| B85-BES     | 65.0      | -2.1        | 58.6        | 543.0            | 100.0 | 9.0   | 14.0 | 100          | 80         | 10,5     | -2.0                     | auto VA    | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.0      | -2.1        | 58.6        | 543.0            | 100.0 | 9.0   | 14.0 | 100          | 80         | 10,5     | -2.0                     | auto VA    | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.0      | -2.1        | 58.6        | 543.0            | 100.0 | 9.0   | 14.0 | 100          | 80         | 10,5     | -2.0                     | auto VA    | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.0      | -2.1        | 58.6        | 543.0            | 100.0 | 9.0   | 14.0 | 100          | 80         | 10,5     | -2.0                     | auto VA    | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.0      | -2.1        | 58.6        | 543.0            | 100.0 | 9.0   | 14.0 | 100          | 80         | 10,5     | -2.0                     | auto VA    | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.0      | -2.1        | 58.6        | 543.0            | 100.0 | 9.0   | 14.0 | 100          | 80         | 10,5     | -2.0                     | auto VA    | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.0      | -2.1        | 58.6        | 543.0            | 100.0 | 9.0   | 14.0 | 100          | 80         | 10,5     | -2.0                     | auto VA    | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.0      | -2.1        | 58.6        | 543.0            | 100.0 | 9.0   | 14.0 | 100          | 80         | 10,5     | -2.0                     | auto VA    | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.0      | -2.1        | 58.6        | 543.0            | 100.0 | 9.0   | 14.0 | 100          | 80         | 10,5     | -2.0                     | auto VA    | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.0      | -2.1        | 58.6        | 543.0            | 100.0 | 9.0   | 14.0 | 100          | 80         | 10,5     | -2.0                     | auto VA    | 0.0                      |
| B85-BES     | 63.9      | -4.5        | 57.7        | 543.0            | 100.0 | 9.0   | 14.0 | 80           | 80         | 10,5     | -2.0                     | auto VA    | 0.0                      |
| B85-BES     | 63.9      | -4.5        | 57.7        | 543.0            | 100.0 | 9.0   | 14.0 | 80           | 80         | 10,5     | -2.0                     | auto VA    | 0.0                      |
| B85-BES     | 63.9      | -4.5        | 57.7        | 543.0            | 100.0 | 9.0   | 14.0 | 80           | 80         | 10,5     | -2.0                     | auto VA    | 0.0                      |
| B85-BES     | 63.9      | -4.5        | 57.7        | 543.0            | 100.0 | 9.0   | 14.0 | 80           | 80         | 10,5     | -2.0                     | auto VA    | 0.0                      |

| Bezeichnung | Lme       |             |             | genaue Zählraten |       |       |      | zul. Geschw. |            | RQ Abst. | Straßenob Steig. |         | Mehrfachrefl. Drefl (dB) |
|-------------|-----------|-------------|-------------|------------------|-------|-------|------|--------------|------------|----------|------------------|---------|--------------------------|
|             | Tag (dBA) | Abend (dBA) | Nacht (dBA) | M                |       | p (%) |      | Pkw (km/h)   | Lkw (km/h) |          | Dstro (dB)       | (%)     |                          |
| B85-BES     | 65.5      | -2.1        | 59.2        | 543.0            | 100.0 | 11.4  | 18.2 | 100          | 80         | RQ 10.5  | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.5      | -2.1        | 59.2        | 543.0            | 100.0 | 11.4  | 18.2 | 100          | 80         | RQ 10.5  | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.5      | -2.1        | 59.2        | 543.0            | 100.0 | 11.4  | 18.2 | 100          | 80         | RQ 10.5  | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.5      | -2.1        | 59.2        | 543.0            | 100.0 | 11.4  | 18.2 | 100          | 80         | RQ 10.5  | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.5      | -2.1        | 59.2        | 543.0            | 100.0 | 11.4  | 18.2 | 100          | 80         | RQ 10.5  | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.5      | -2.1        | 59.2        | 543.0            | 100.0 | 11.4  | 18.2 | 100          | 80         | RQ 10.5  | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.5      | -2.1        | 59.2        | 543.0            | 100.0 | 11.4  | 18.2 | 100          | 80         | RQ 10.5  | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.5      | -2.1        | 59.2        | 543.0            | 100.0 | 11.4  | 18.2 | 100          | 80         | RQ 10.5  | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.5      | -2.1        | 59.2        | 543.0            | 100.0 | 11.4  | 18.2 | 100          | 80         | RQ 10.5  | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| B85-BES     | 65.5      | -2.1        | 59.2        | 543.0            | 100.0 | 11.4  | 18.2 | 100          | 80         | RQ 10.5  | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| B85-BES     | 64.5      | -4.5        | 58.5        | 543.0            | 100.0 | 11.4  | 18.2 | 80           | 80         | RQ 10.5  | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| B85-BES     | 64.5      | -4.5        | 58.5        | 543.0            | 100.0 | 11.4  | 18.2 | 80           | 80         | RQ 10.5  | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| B85-BES     | 64.5      | -4.5        | 58.5        | 543.0            | 100.0 | 11.4  | 18.2 | 80           | 80         | RQ 10.5  | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| B85-BES     | 64.5      | -4.5        | 58.5        | 543.0            | 100.0 | 11.4  | 18.2 | 80           | 80         | RQ 10.5  | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| REG_19      | 56.6      | -6.6        | 53.0        | 240.0            | 96.0  | 2.8   | 3.5  | 50           |            | RQ 10.5  | 0.0              | auto VA | 0.0                      |
| REG_19      | 58.1      | -4.5        | 54.5        | 240.0            | 96.0  | 2.8   | 3.5  | 80           |            | RQ 9.5   | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| REG_19      | 59.9      | -2.1        | 56.2        | 240.0            | 96.0  | 2.8   | 3.5  | 100          |            | RQ 9.5   | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| REG_19      | 59.9      | -2.1        | 56.2        | 240.0            | 96.0  | 2.8   | 3.5  | 100          |            | RQ 9.5   | -2.0             | auto VA | 0.0                      |
| REG_19      | 59.9      | -2.1        | 56.2        | 240.0            | 96.0  | 2.8   | 3.5  | 100          |            | RQ 9.5   | -2.0             | auto VA | 0.0                      |

### Verkehrsbelastung

Die entsprechende Zählstelle Nr.69439100 weist einen Rückgang des DTV 2005 zum Jahr 2010 aus. Im weiteren Verlauf der B 85 ist das jedoch kein eindeutiger Trend, zum Teil liegen Zunahmen bis fast zu einem Drittel vor. In nachfolgender Tabelle sind die Zählergebnisse aus beiden Jahren im Bereich Viechtach – Passau aufgetragen. Im Durchschnitt weist die B 85 eine Erhöhung des DTV von ca. 8,6 % auf. In der nachfolgenden Tabelle sind die Verkehrsdaten dargestellt.

| TKZSTNR  | Jahr | Strasse | Von                           | Bis                           | KFZ   | Veränderung |
|----------|------|---------|-------------------------------|-------------------------------|-------|-------------|
| 69439101 | 2010 | B 85    | Miltach (L 2140)              | Viechtach (K 14)              | 12304 |             |
| 69439101 | 2005 | B 85    | Miltach                       | Schlatzendorf                 | 11098 | 10,9%       |
| 69439100 | 2010 | B 85    | Viechtach (K 14)              | Patersdorf                    | 7264  |             |
| 69439100 | 2005 | B 85    | Schlatzendorf                 | Patersdorf                    | 8823  | -17,7%      |
| 69449100 | 2010 | B 85    | Patersdorf                    | Regen :Regen<br>Oleumsbruecke | 5667  |             |
| 69449100 | 2005 | B 85    | Patersdorf                    | Regen Oleumsbrücke            | 5824  | -2,7%       |
| 70449102 | 2010 | B 85    | Regen :Regen<br>Oleumsbruecke | Wieshof                       | 15872 |             |
| 70449102 | 2005 | B 85    | Regen Oleumsbruecke           | Wieshof                       | 15929 | -0,4%       |
| 70449100 | 2010 | B 85    | Wieshof                       | L 2134 / K REG 12             | 10583 |             |
| 70449100 | 2005 | B 85    | Wieshof                       | Rinchnach (St 2134)           | 8004  | 32,2%       |
| 70459100 | 2010 | B 85    | L 2134 / K REG 12             | Innernzell (B 533)            | 5802  |             |
| 70459100 | 2005 | B 85    | Rinchnach                     | Schoenberg( B533)             | 4520  | 28,4%       |
| 71469110 | 2010 | B 85    | Innernzell (B 533)            | Tittling (L 2127)             | 6105  |             |
| 71469110 | 2005 | B 85    | B533 Zehrmuehle               | L2127 Tittling                | 5705  | 7,0%        |
| 73469150 | 2010 | B 85    | L2323 Ruderting               | Tiefenbach (K 1)              | 13196 |             |
| 73469150 | 2005 | B 85    | L2323 Ruderting               | PA 1 Tiefenbach               | 11773 | 12,1%       |
| 74469250 | 2010 | B 85    | Tiefenbach (K 1)              | Stelzhof                      | 14405 |             |
| 74469250 | 2005 | B 85    | PA 1 Tiefenbach               | Stelzhof                      | 13575 | 6,1%        |
| 74469210 | 2010 | B 85    | Stelzhof                      | Schanzlbruecke                | 21565 |             |
| 74469210 | 2005 | B 85    | Stelzhof                      | Schanzlbruecke                | 19521 | 10,5%       |

Durchschnittliche Veränderung von 2010 zu 2005

8,6%

In den nachfolgenden Berechnungen werden auf der sicheren Seite liegend die Verkehrsdaten des Jahres 2005 verwendet. Diese Annahme wird durch die Zähldaten der REG 19, die an die B 85 anschließt, unterstützt. Diese weist eine geringfügige Erhöhung von der Belastung aus dem Jahr 2005 ( 3858 Kfz/24 h) zum Jahre 2010 (4030 Kfz/24 h) auf (Zählstellennr. 69439704).

*Die Verkehrsbelastung der REG 19 wird auf der sicheren Seite liegend mit den Belastungen des Jahres 2010 angesetzt (Zählstellennr. 69439704 wischen Kollnburg (B85) und Geierthal (St2636))*

*DTV: 4030 Kfz/24 h, DTV<sub>SV</sub> : 116 Kfz/24 h.*

**B 85 alt / neu**

| Jahr  | Verkehrsstärke |  | LKW-Anteil         |  |
|-------|----------------|--|--------------------|--|
|       | 2005           | 2030<br>Trendprognose<br>$f_z = 1,14/1,07$ | 2005 <sup>1)</sup> | 2030<br>Trendprognose<br>$f_z = 1,35/1,07$ |
| DTV   | 8823           | 9489                                       | kfz/24h            |  |
| $M_t$ | 505            | 543  | Kfz/h              | $p_t = 9\%$                                |
| $M_n$ | 93             | 100  | Kfz/h              | $p_n = 14,4\%$                             |
|       |                |  |                    | $p_t = 11,4\%$                             |
|       |                |  |                    | $p_n = 18,2\%$                             |

<sup>1)</sup> Quelle: Straßenverkehrszählung 2005, Zählstelle 69439100  
(Schlatzendorf - Patersdorf)

**REG 19**

| Jahr  | Verkehrsstärke |  | LKW-Anteil         |  |
|-------|----------------|--|--------------------|--|
|       | 2010           | 2030<br>Trendprognose<br>$f_z = 1,14/1,11$ | 2010 <sup>2)</sup> | 2030<br>Trendprognose<br>$f_z = 1,35/1,14$ |
| DTV   | 4030           | 4139                                       | kfz/24h            |  |
| $M_t$ | 234            | 240  | Kfz/h              | $p_t = 2,8\%$                              |
| $M_n$ | 93             | 96   | Kfz/h              | $p_n = 3,5\%$                              |
|       |                |  |                    | $p_t = 3,3\%$                              |
|       |                |  |                    | $p_n = 4,1\%$                              |

<sup>2)</sup> Quelle: Straßenverkehrszählung 2010, Zählstelle 69439704  
(Schlatzendorf - Patersdorf)

- DTV [Kfz/24h]:** durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
- $M_t$  [Kfz/h]:** maßgebende stündliche Verkehrsstärke, Tagesbereich 6 - 22 Uhr
- $M_n$  [Kfz/h]:** maßgebende stündliche Verkehrsstärke, Nachtbereich 22 - 6 Uhr
- $p_t$  [%]:** maßgebender Lkw-Anteil p im Tagesbereich am Gesamtverkehr M
- $p_n$  [%]:** maßgebender Lkw-Anteil p im Nachtbereich am Gesamtverkehr M

### Prüfung auf Anwendbarkeit der Prognosewerte nach HBS 2001 auf Anwendbarkeit nach Gleichung (2-3):

$$f_j^* = f_{j-n} \cdot \frac{DTV_j}{DTV_{j-n}} \quad (2-3)$$

mit  $f_j^*$  = Zunahmefaktor für das Jahr j [-]

$f_{j-n}$  = Zunahmefaktor für das Jahr (j-n) (aus Bild 2-2) [-]

$DTV_j$  = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke für den zu untersuchenden Straßenabschnitt im Jahre j (neueste Zählung) [Kfz/24h]

$DTV_{j-n}$  = DTV für das Zähljahr, welches n Jahre vor dem Jahr j liegt [Kfz/24h]

n = Anzahl der Jahre vor dem betrachteten Jahr j (im Allgemeinen n = 5, auch n = 6 bis maximal n = 10) [-]

Das Verfahren wird nach Gleichung (2-4) als zulässig angesehen, falls

$$(0,9 \cdot f_j) < f_j^* < (1,1 \cdot f_j) \quad (2-4)$$

mit  $f_j^*$  = Zunahmefaktor für das Jahr j nach Gleichung (2-3) [-]

$f_j$  = Zunahmefaktor für das Jahr j aus Bild 2-2 [-]

Anschließend lässt sich der gesuchte Prognosewert für die zukünftige Verkehrsbelastung im Jahr x auf der betrachteten Verkehrsanlage mit Gleichung (2-5) ermitteln:

$$DTV_x = DTV_j \cdot \frac{f_x}{f_j} \quad (2-5)$$

mit  $DTV_x$  = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke im Prognosejahr x [Kfz/24h]

$DTV_j$  = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke für den zu untersuchenden Straßenabschnitt im Jahre j (neueste Zählung) [Kfz/24h]

$f_x$  = Zunahmefaktor für das Prognosejahr x (Bild 2-2) [-]

$f_j$  = Zunahmefaktor für das Jahr j [-]

| Zählstelle | DTV i-n<br>(2000) | DTV i<br>(2005) | DTV i/DTV i-n | Bedingung nach (2-4) |                   |
|------------|-------------------|-----------------|---------------|----------------------|-------------------|
| 69439100   | 7981              | 8823            | 1,109         | $0,9 < 1,109 < 1,1$  | 1,109≈1,1 erfüllt |

| Zählstelle | DTV i-n<br>(2005) | DTV i<br>(2010) | DTV i/DTV i-n | Bedingung nach (2-4) |                        |
|------------|-------------------|-----------------|---------------|----------------------|------------------------|
| REG19      |                   |                 |               |                      |                        |
| 69439704   | 8823              | 7264            | 0,82          | $0,9 < 0,82 < 1,1$   | 0,82<0,9 nicht erfüllt |

Die Kontrolle der Entwicklung des DTV bekräftigt die Annahme der Verkehrszahlen des DTV 2005; die außergewöhnliche Entwicklung der Verkehrsbelastung zwischen 2005 und 2010 wird auf der sicheren Seite liegend nicht angesetzt. Die Entwicklung zwischen den Jahren 2000 und 2005 ist nach HBS gültig.

| <i>Zählstelle</i> | <i>DTV i-n<br/>(2005)</i> | <i>DTV i<br/>(2010)</i> | <i>DTV i/DTV i-n</i> | <i>Bedingung nach (2-4)</i>   |                |
|-------------------|---------------------------|-------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------|
| <i>69439100</i>   | <i>3858</i>               | <i>4030</i>             | <i>0,95</i>          | <i>0,9 &lt; 0,95 &lt; 1,1</i> | <i>erfüllt</i> |

*Die Prognose nach HBS 2001 für die REG 19 erfüllt die Bedingung.*