

St 2580 Flughafentangente Ost

3-/4-streifiger Ausbau von St 2584 bis B 388

Verkehrsprognose 2030

2013

Auftraggeber:

Staatliches Bauamt Freising

Gutachter:

Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak

apl. Professor an der Technischen Universität München
Beratender Ingenieur für Verkehrsplanung

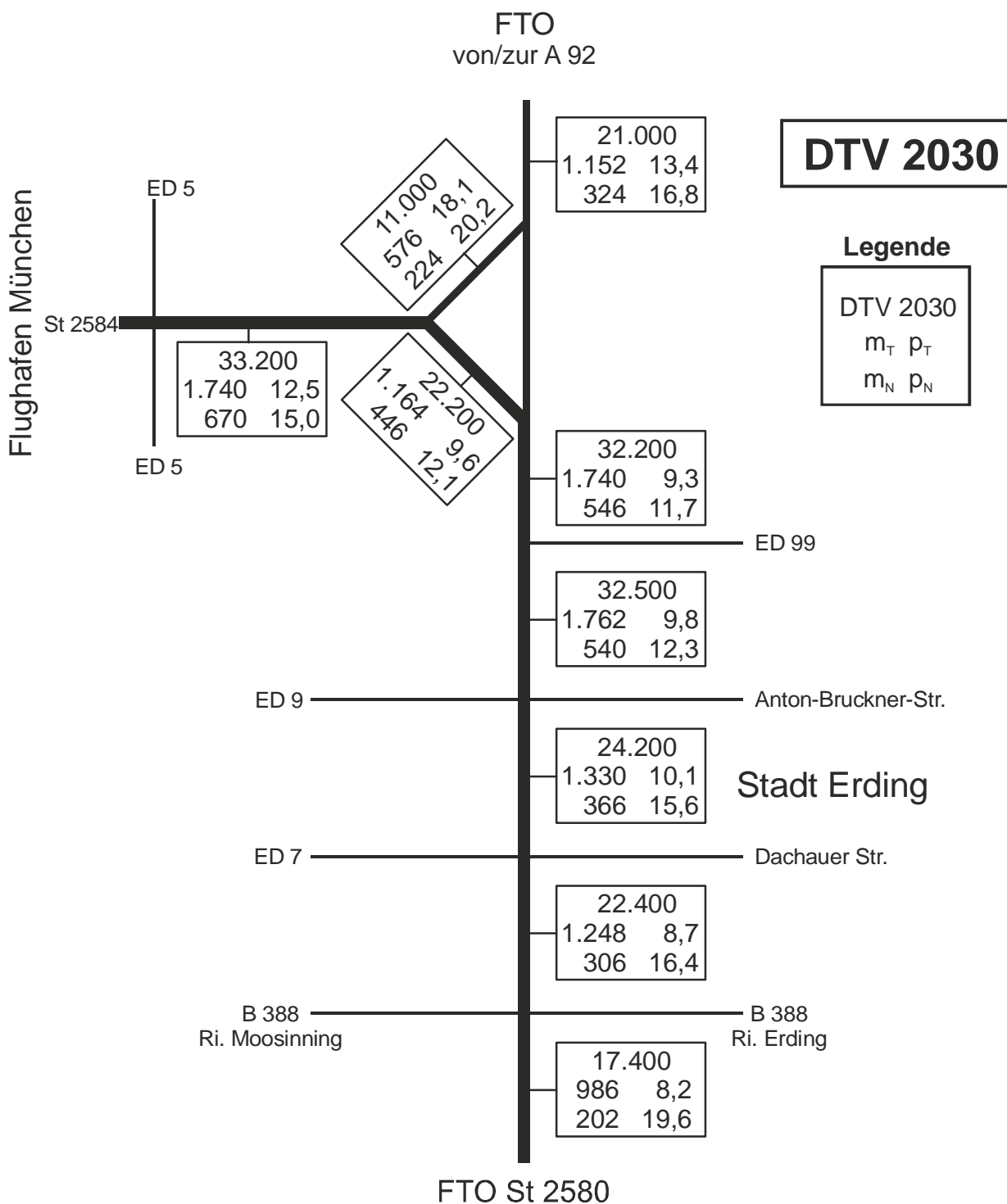
Gabelsbergerstr. 53 80333 München Tel. (089) 284000 Fax (089) 288497
e-mail: Prof.Kurzak@t-online.de

München, 15. November 2013

5. Grundlagen für die Verkehrslärberechnung

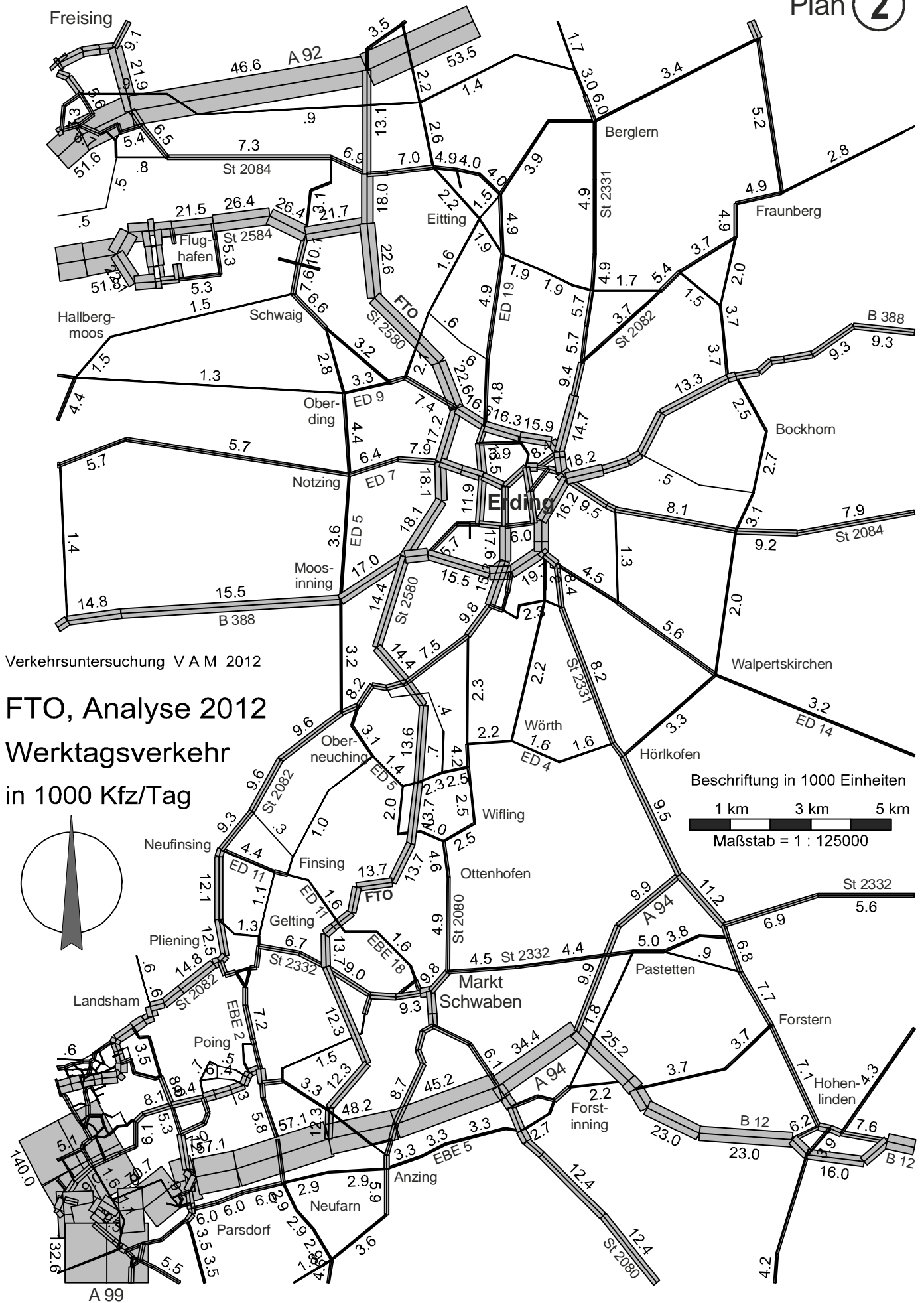
Die Prognoseberechnungen wurden auf der Grundlage des werktäglichen Verkehrs durchgeführt. Den Verkehrslärberechnungen nach RLS-90 ist jedoch die sog. DTV-Belastung, d.h. der durchschnittliche tägliche Verkehr im Jahresmittel zugrunde zu legen. Nach den amtlichen DTV-Ergebnissen 2010 liegt die DTV-Belastung auf der FTO, St 2580 nördlich Erding im Jahresmittel um 6 % niedriger als der DTV-Werhtag (DTV = 16.822 Kfz/Tag, DTV-Werhtag = 17.999 Kfz/Tag, Faktor = 0,94). Auf dem Flughafenzubringer St 2584 westlich der ED 5 liegt der DTV 2010 mit 21.057 Kfz/Tag um 5 % niedriger als der DTV(W) mit 22.324 Kfz/Tag. Da diese Unterschiede auch in Zukunft bleiben werden, sind die Prognosebelastungen entsprechend zu reduzieren, um die DTV-Belastungen 2030 als Jahresmittelwerte für die Verkehrslärberechnung zu erhalten. Die Aufteilung Tag (6 – 22 Uhr) und Nacht (22 – 6 Uhr) erfolgt anhand der Ergebnisse der Dauerzählstelle auf der St 2584, wobei der Anteil Nacht mit 16,2 % am Gesamtverkehr wegen der Arbeitszeiten am Flughafen extrem hoch ist. Beim nicht-flughafenbezogenen Verkehr der FTO ist der Anteil Nacht mit unter 8,5 % deutlich geringer.

Ein zweiter wesentlicher Faktor ist der Lkw-Anteil. Auch hier sind die Ergebnisse der Dauerzählstelle Schwaig auf der St 2584 Grundlage für die Lkw-Anteile Tag und Nacht auf den Flughafenzubringer. Westlich der FTO ergibt sich tags ein Lkw-Anteil nach RLS-90 von 12,5 % und nachts von 15,0 %. Am Anschluß an die FTO teilt sich der Schwerverkehr etwa hälftig nach Nord und Süd auf die FTO auf. Da bei den Pkw etwa zwei Drittel in Richtung Erding fahren und ein Drittel in Richtung A 92 ergeben sich auf den Rampenfahrbahnen Richtung Nord deutlich höhere Lkw-Anteile Tag und Nacht als in Richtung Süd. In Kombination mit dem nicht-flughafenbezogenen Nord-Süd-Verkehr der FTO ergeben sich die in Abbildung 4 aufgetragenen maßgebenden Belastungen und Lkw-Anteile als Grundlage für die Verkehrslärberechnung nach RLS-90. Die in Abbildung 4 angegebenen Werte sind Summenwerte beider Fahrrichtungen.



- DTV = durchschnittliche Verkehrsbelastung im Jahresmittel (Kfz/24 Std.)
 m_T = durchschnittliche stündliche Verkehrsbelastung tags (6 – 22 Uhr)
 p_T = Lkw-Anteile tags
 m_N = durchschnittliche stündliche Verkehrsbelastung nachts (22 – 6 Uhr)
 p_N = Lkw-Anteile nachts

Abb. 4: Prognosebelastung DTV 2030 der St 2580, FTO und der St 2584 im Ausbaubereich mit den Eingangsdaten zur Verkehrslärberechnung nach RLS-90



Verkehrsuntersuchung V A M 2012

FTO, Analyse 2012

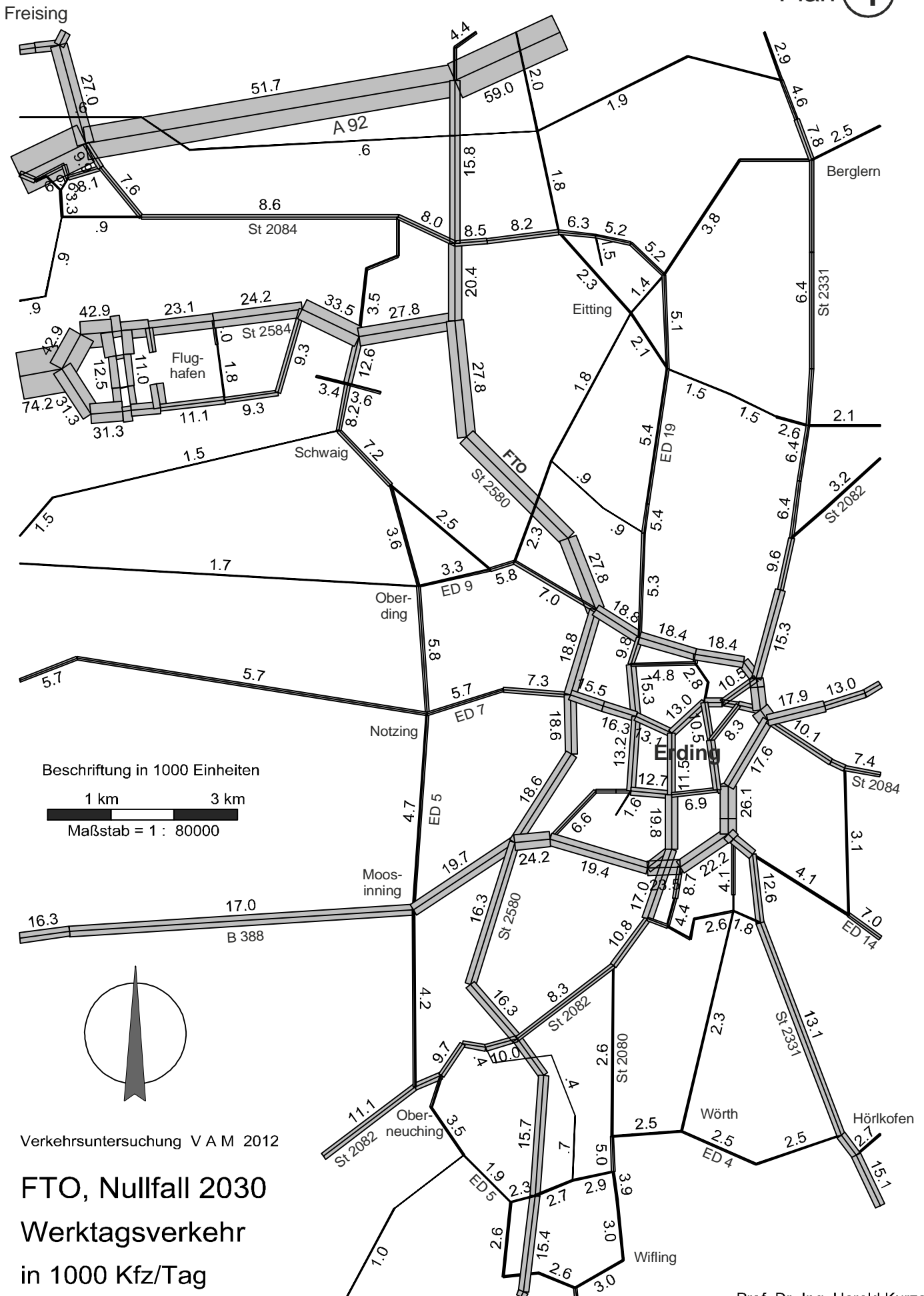
Werktagsverkehr

in 1000 Kfz/Tag

Beschriftung in 1000 Einheiten

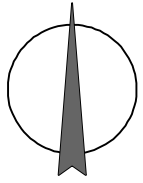
1 km 3 km 5 km

Maßstab = 1 : 125000

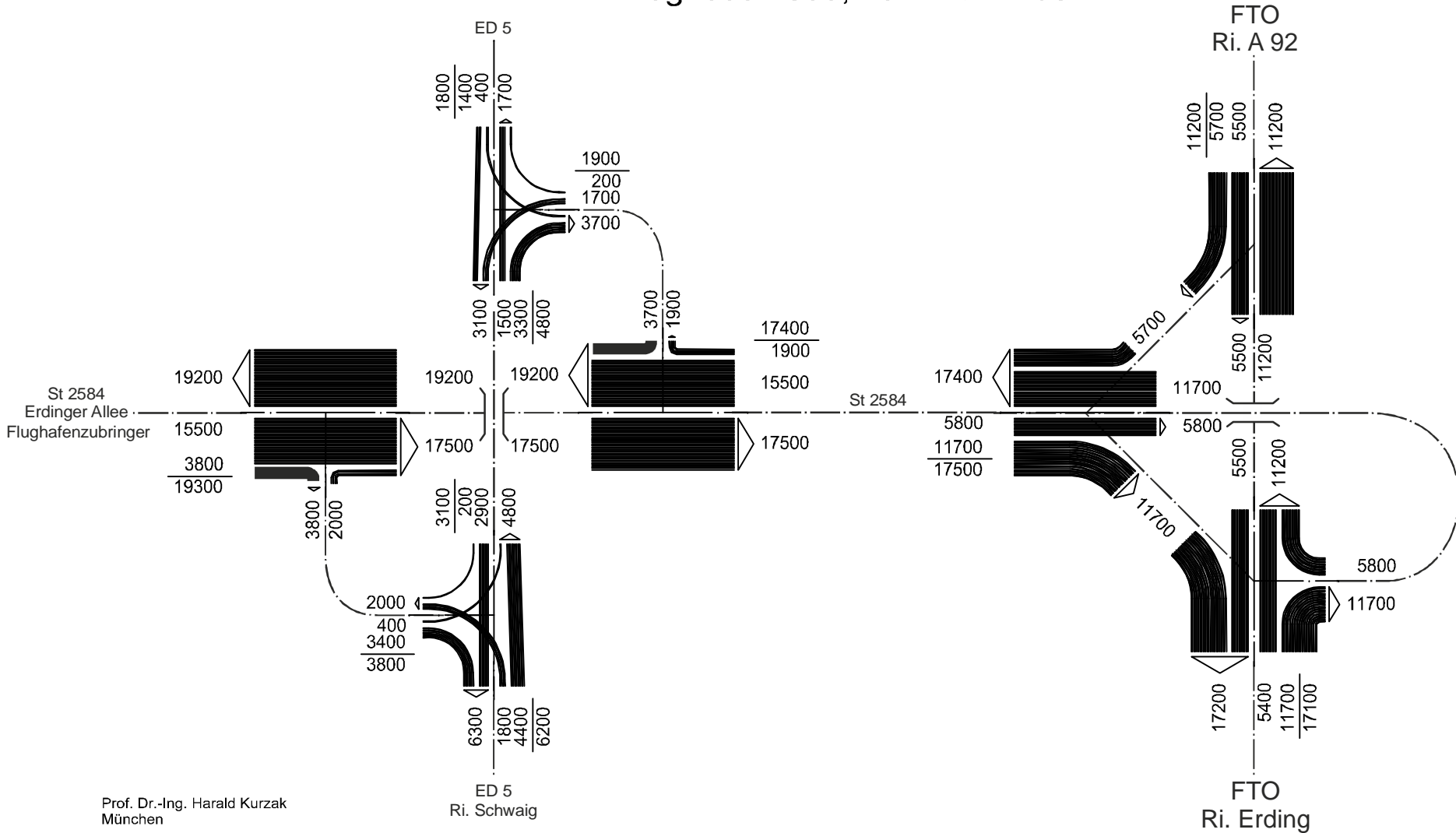


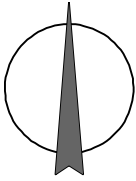
Verkehrsuntersuchung V A M 2012

FTO, Nullfall 2030
Werktagsverkehr
in 1000 Kfz/Tag

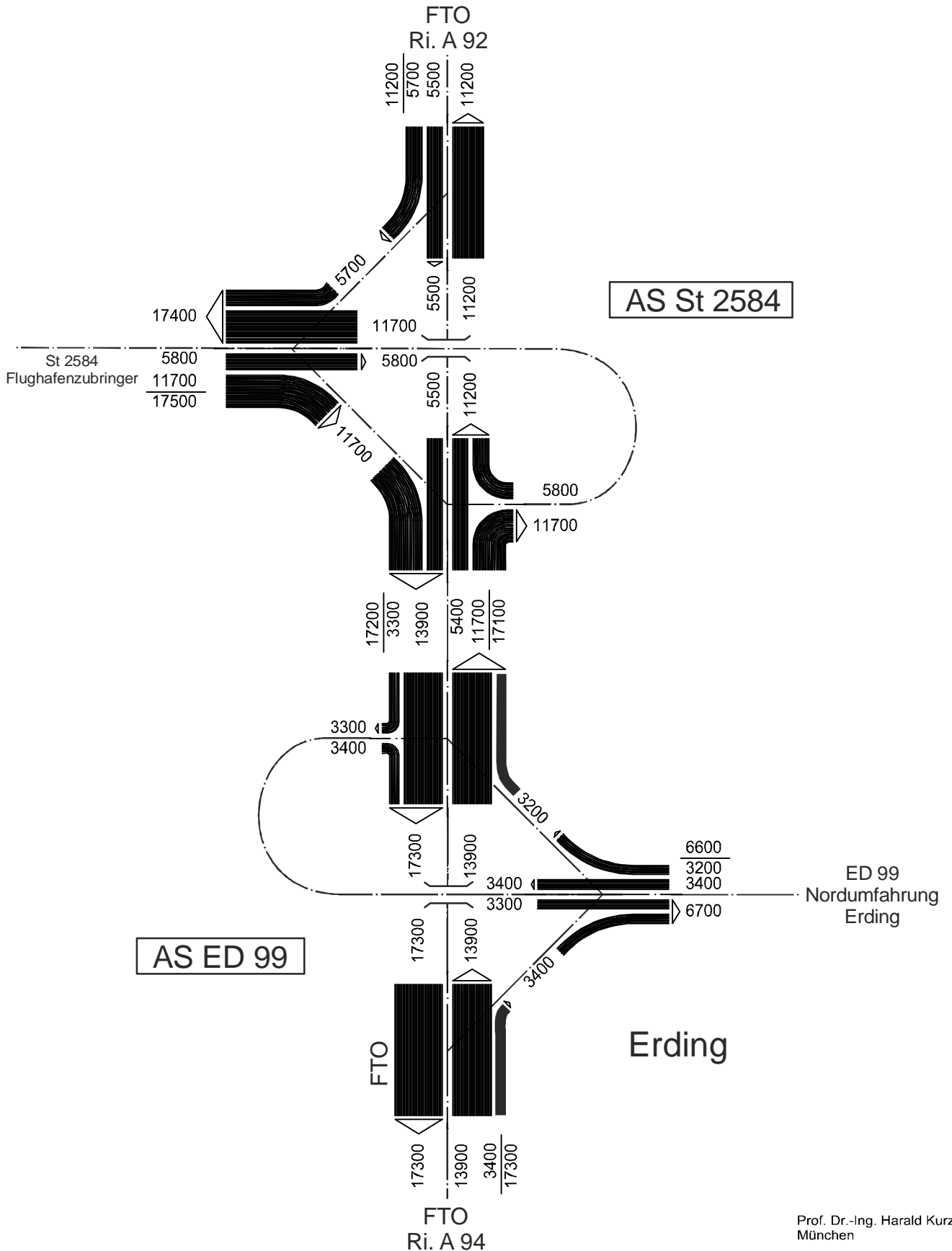


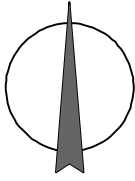
Knotenpunktsbelastung
Flughafentangente FTO St 2580
Flughafenzubringer St 2584
Gesamtverkehr in Kfz/24h
Prognose 2030, Fall mit ED 99





Knotenpunktbelastung Flughafentangente FTO nördlich Erding Gesamtverkehr in Kfz/24h Prognose 2030, Fall mit ED 99





Knotenpunktsbelastung Flughafentangente FTO in Höhe Erding Gesamtverkehr in Kfz/24h Prognose 2030, Fall mit ED 99

