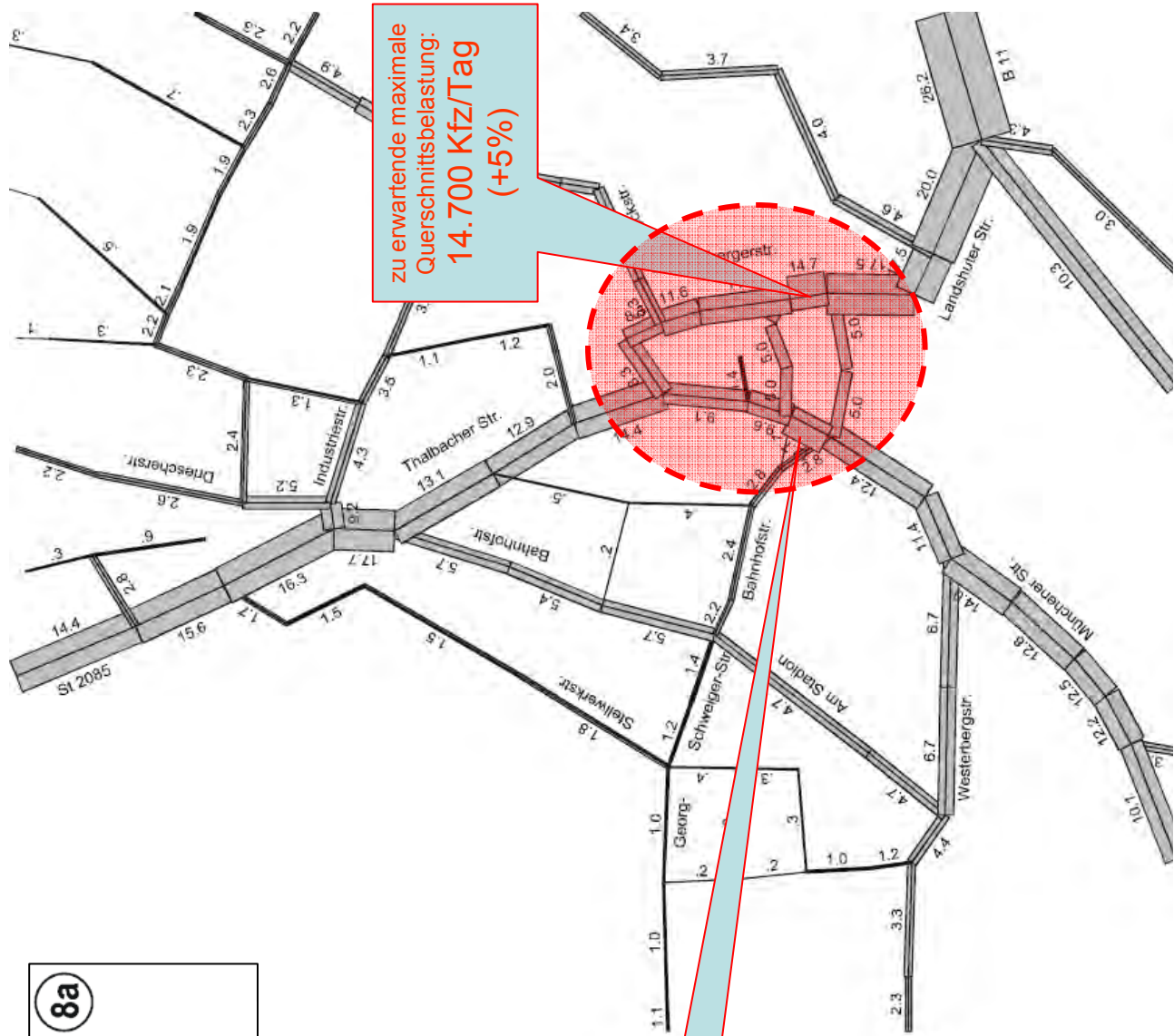


Verkehrsuntersuchung Moosburg

Plan 8a

Prognose-Nulfall 2025
Straßenbelastung
Ausschnitt Innenstadt
Gesamtverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

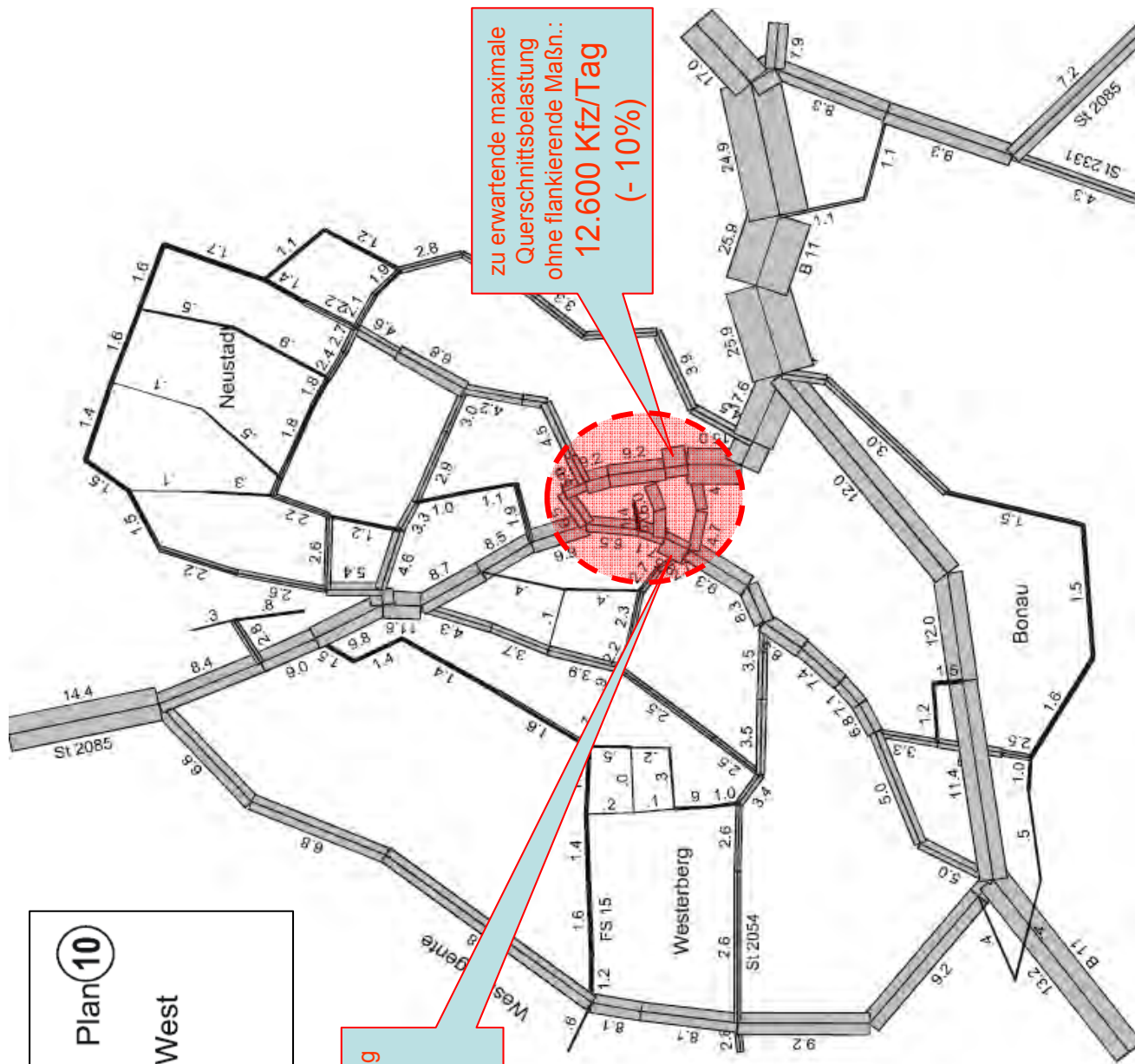


Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München 2.12.2009

Verkehrsuntersuchung Moosburg

Plan 10

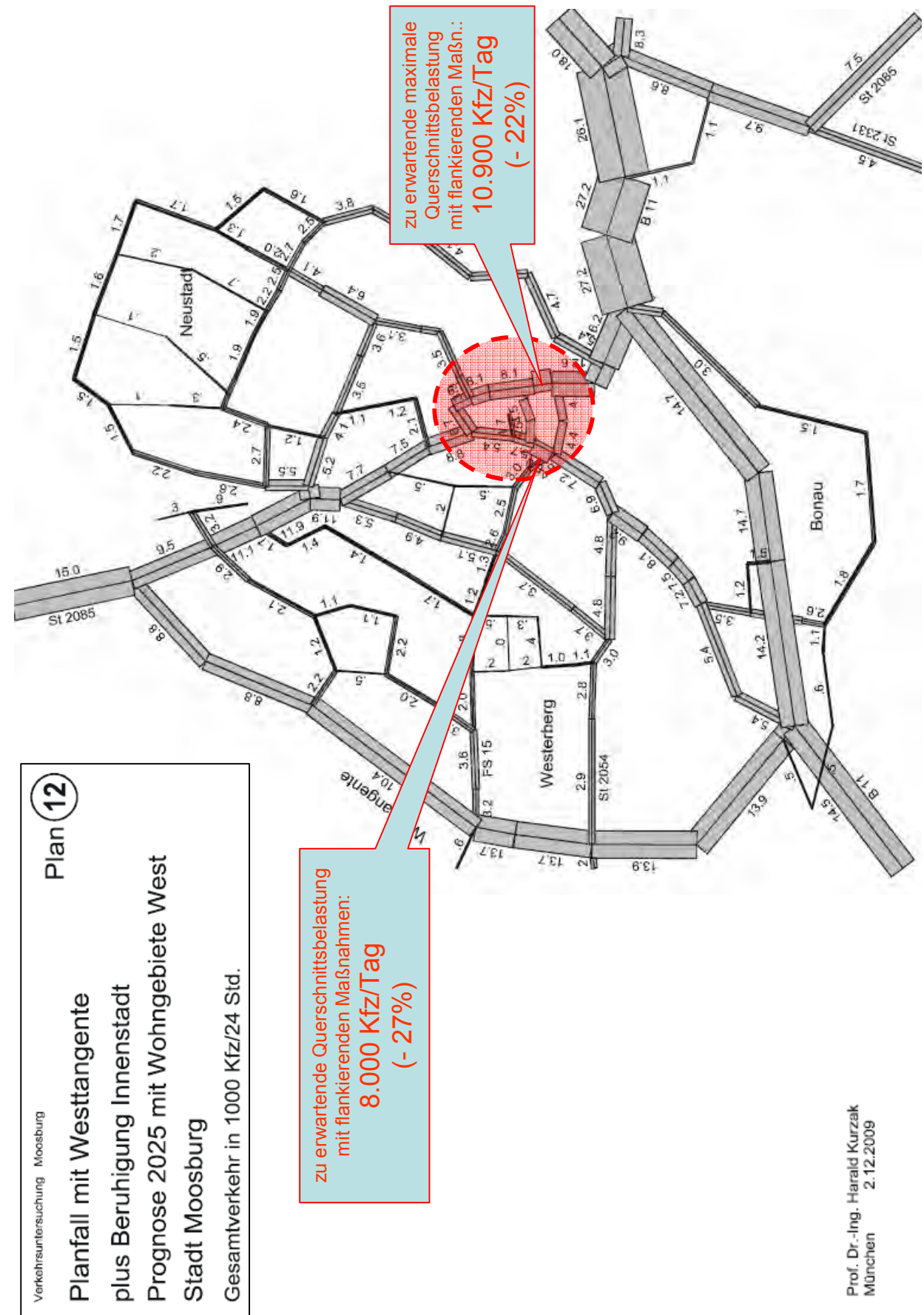
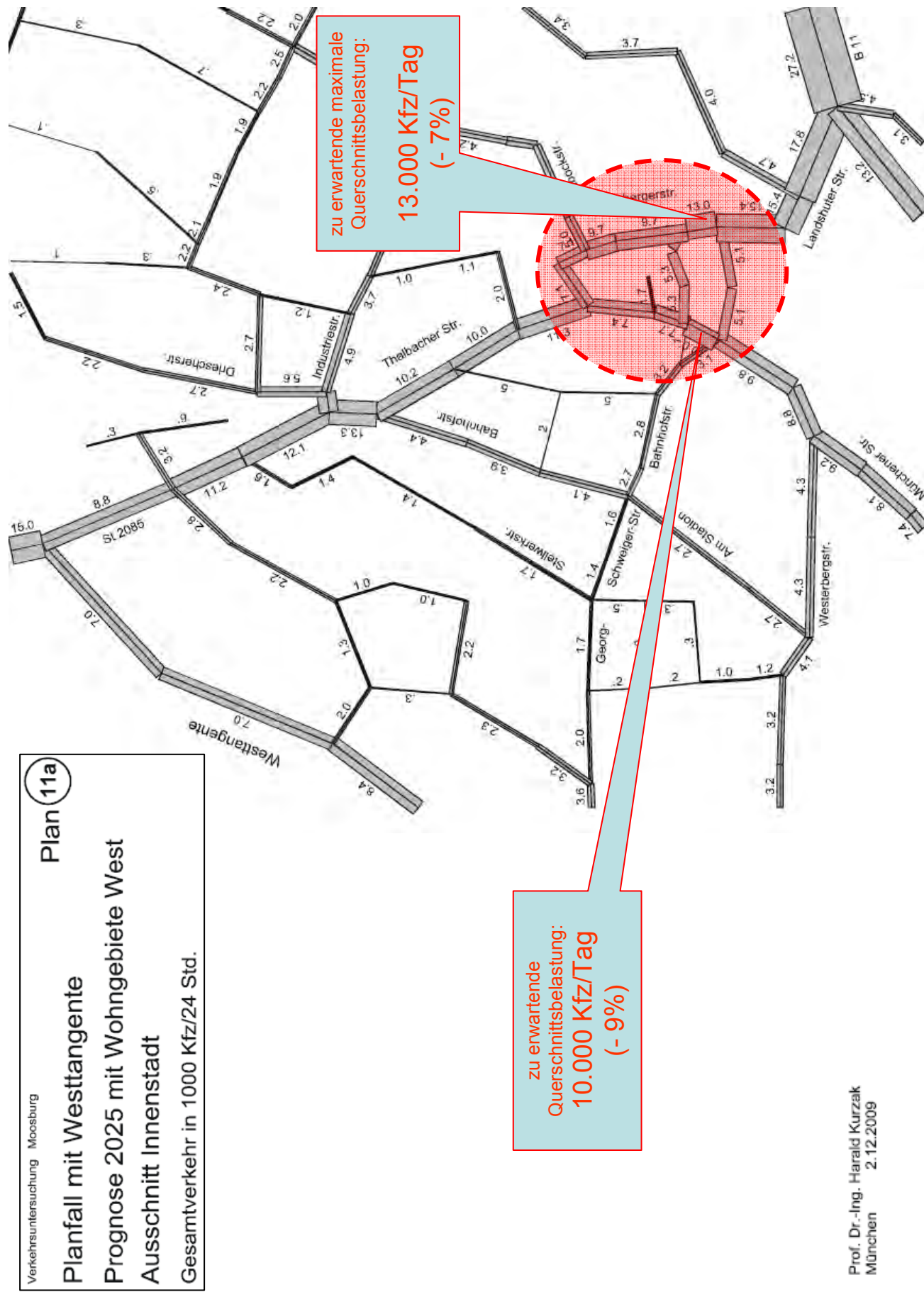
Planfall mit Westtangente
Prognose 2025 ohne Wohngebiete West
Stadt Moosburg
Gesamtverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

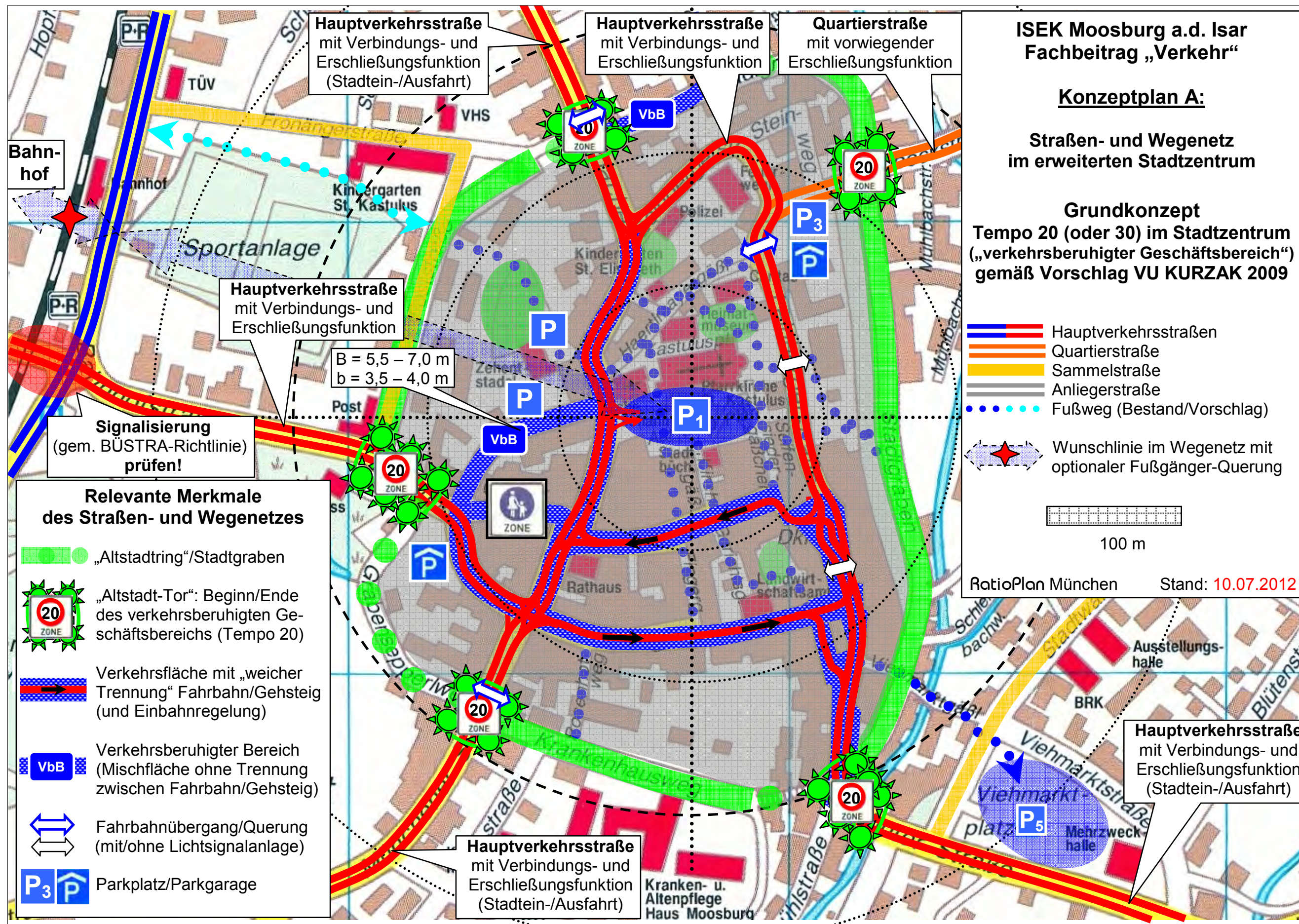


Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München 2.12.2009

68 Abbildung
Belastungspläne zu
den Untersuchungs-
schritten 2 und 3

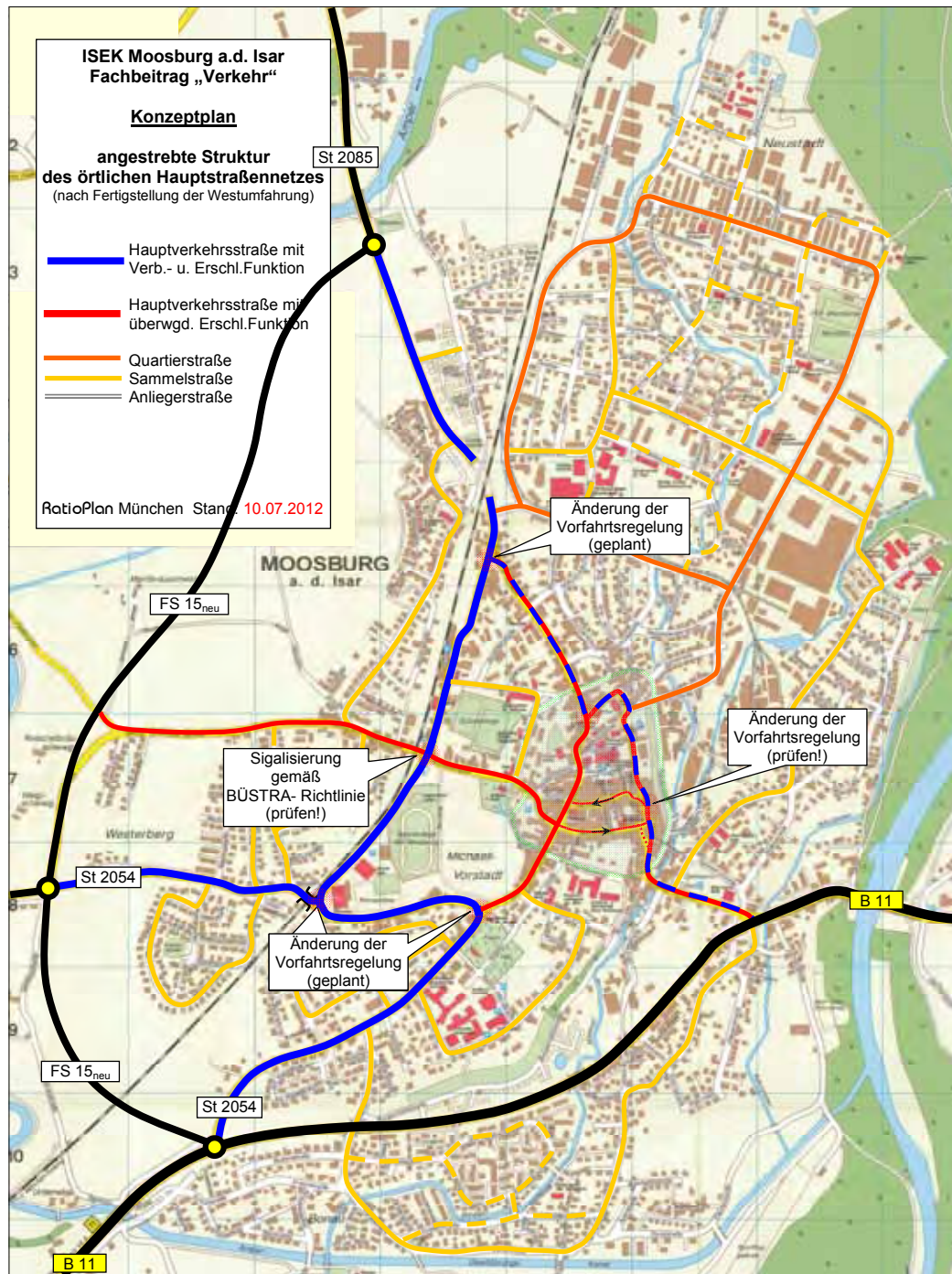
69 Abbildung
Belastungspläne zu
den Untersuchungs-
schritten 4 und 5





16 Tabelle
Untersuchungs- und
Entwurfsschritte mit
Untersuchungsergeb-
nissen im Überblick

	Unters.- Schritt	Planfall	Untersuchungsfall	Datenbasis	Verkehrsbelastung		relative Veränderung gegenüber Situation 2009	Lärmbelastung			Veränderung gegenüber der Situation 2009	Effekt gegenüber vorherigem UntersFall	Beschreibung der zu erwartenden Veränderung (Wirkung)	zugehöriger Bestands- bzw. ISEK- Konzeptplan
				Verkehrs- untersuchg. KURZAK	südlicher Stadtplatz bzw. Auf dem Gries				Gesamt- pegel	Laut- heits- gewicht				
Erhebungsergebnisse, Planfälle und zu erwartende Verkehrsbelastungen gemäß Verkehrsuntersuchung KURZAK 2009	0		Situation 2009 gemäß Verkehrserhebung	2	11.000	100%		min	63,4				Ausgangssituation 2009 gekennzeichnet durch "sehr starke bis unerträgliche Lärmbelastung" d.h. Gesamtpegel > 68 db(A) bei einem zul. Lärmgrenzwert in Mischgebieten" von 64 dB(A) = Note 3,7	Bestandsplan (Abb. 34)
	1		Situation 2009 im Modell ("Analyse 2009")	7/7a	11.000	100%		min	63,4					
					bzw.			im Mittel	69,5	5,6				
	2	0	Prognose 2025	8/(8a)	12.700	115%	15%	min	63,8				Zunahme der Lärmbelastung (negative Veränderung) infolge erwarteter Verkehrszunahme bis 2025	ohne Plan- darstellung
					bzw.			im Mittel	69,8	5,8	-0,2	-0,2		
	3	1	Westumgehung ohne Wohngebiet West	10/10b	9.500	86%	-14%	min	62,8				Abnahme der Verkehrs- bzw. Lärmbelastung (positive Veränderung) nach Eröffnung der Westumfahrung	
					bzw.			im Mittel	69,0	5,4	0,2	0,4		
	4	2	Westumgehung mit Wohngebiet West	11a/11b	10.000	91%	-9%	min	63,1				leichte Zunahme der Lärmbelastung (negative Veränderung) als Folge der Siedlungsentwicklung im Westen der Stadt	
					bzw.			im Mittel	69,4	5,6	0,1	-0,2		
	5	3	zusätzlich: Tempo 20 im Stadtzentrum (vb. Geschäftsbereich)	12/12b	8.000	73%	-27%	min	60,1				deutliche Abnahme der Lärmbelastung (2,8 dB(A)) (positive Veränderung) durch Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs/Tempo 20) im Stadtzentrum	Konzeptplan A (gemäß Vorschlag KURZAK)
bzw.							im Mittel	66,6	4,5	1,1	1,1			
Konzeptvarianten gemäß verkehrlichem Fachbeitrag zum ISEK 2012	6	4	zusätzlich: alle Fahrbahnen in Asphaltbeton		8.000	73%	-27%	min	60,1				Abnahme der Lärmbelastung (positive Veränderung) nach Ersatz des Pflasters durch Asphaltbeton	
			bzw.				im Mittel	65,7	4,2	1,4	0,3			
	7	5.1	Tempo 20 im Stadtzentrum mit Einbahnregelung am Stadtplatz (Richtg. Norden)					min						Konzeptplan B1
	8	5.2	Tempo 20 im Stadtzentrum mit gegenläufiger Einbahn- regelung am Stadtplatz					min						Konzeptplan B2
	9	5.3	Tempo 20 im Stadtzentrum mit Einbahnregelung am Stadtplatz (Richtg. Süden)					min						Konzeptplan B3
	10	5.4	Tempo 20 im Stadtzentrum mit Einbahnstraßen-Ring um das Stadtzentrum					min						Konzeptplan B4
	11	6.1	Tempo 20 im Stadtzentrum mit (zeitweise) autofreiem nördlichen Stadtplatz					min						Konzeptplan C1
12	6.2	Tempo 20 im Zentrum Stadtplatz und Herrnstraße (zeitweise) autofrei!					min						Konzeptplan C2	
Zielwert = zulässiger Lärmgrenzwert bei Tag:									64,0	3,7	(-) negative Veränderung (+) positive Veränderung		* tatsächlich ist das Stadtzentrum im FNP als Wohngebiet ausgewiesen; hier wäre ein Lärmgrenzwert von 59 dB(A) zugrunde zulegen!	

**71 Abbildung**

Angestrebte Struktur
des Hauptstraßennet-
zes (nach Fertigstel-
lung der Westumfah-
rung)

Darstellung:
RatioPlan 2012