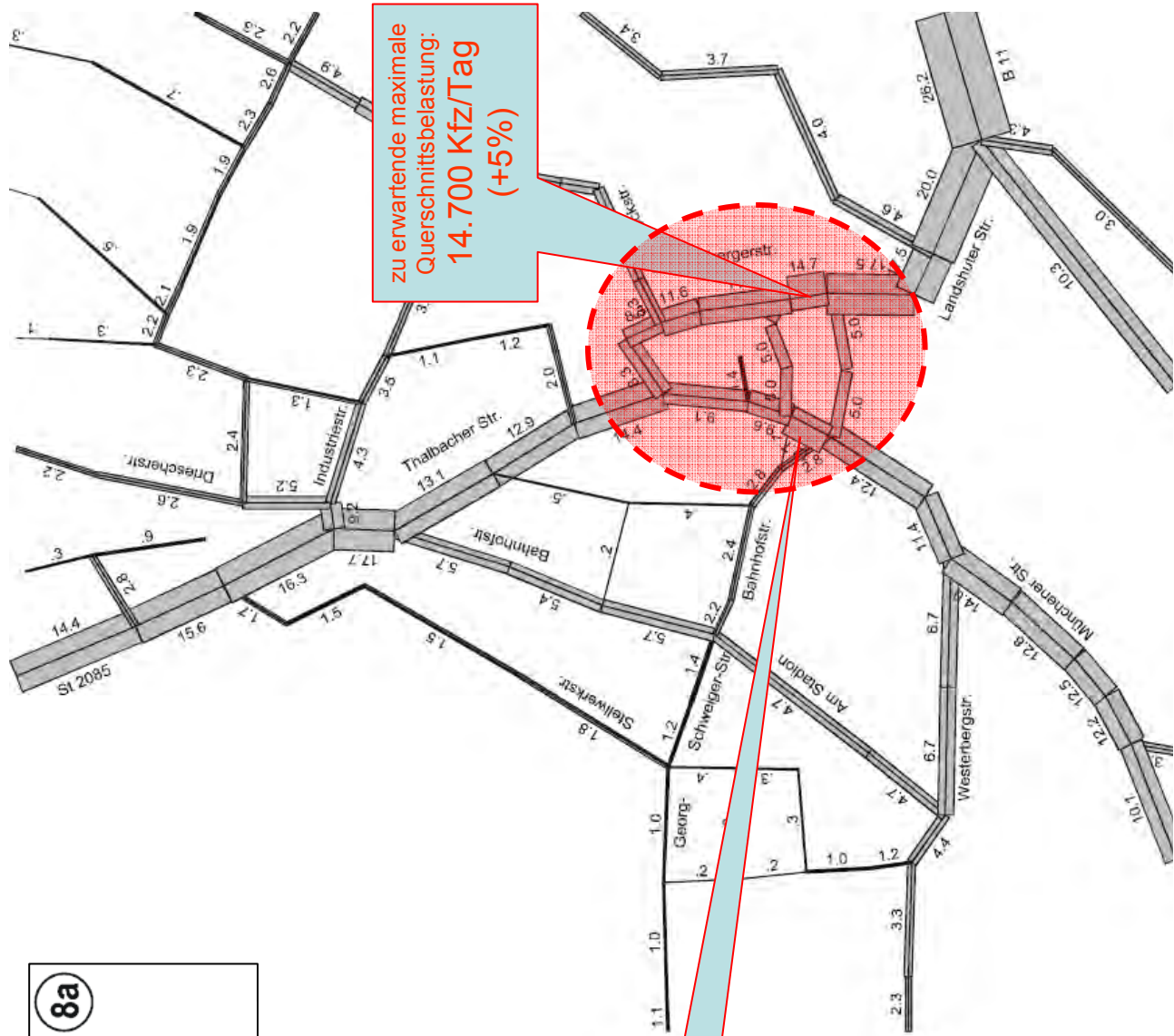


Verkehrsuntersuchung Moosburg

Plan 8a

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



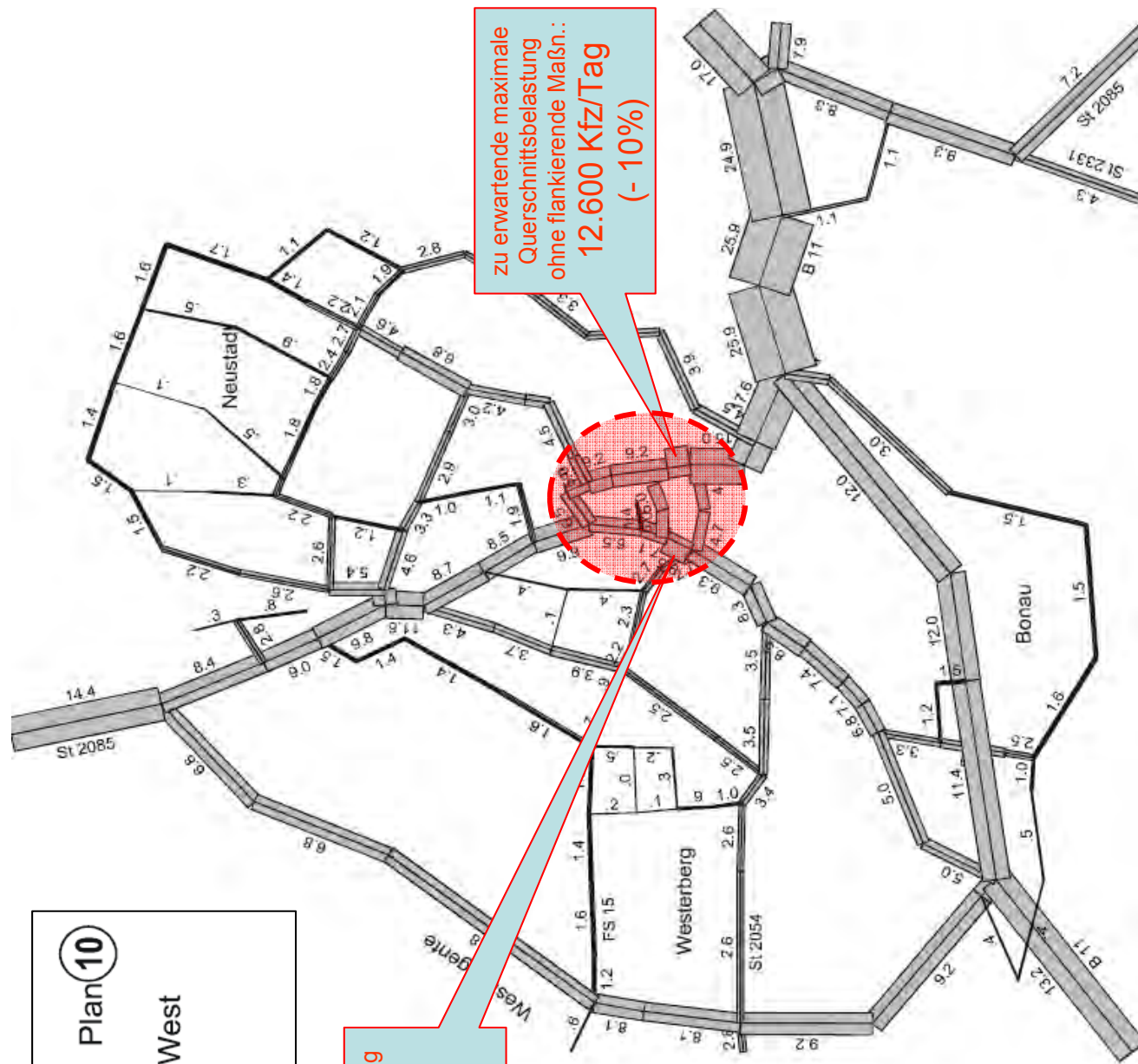
zu erwartende
Querschnittsbelastung:
12.700 Kfz/Tag
(+15%)

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.

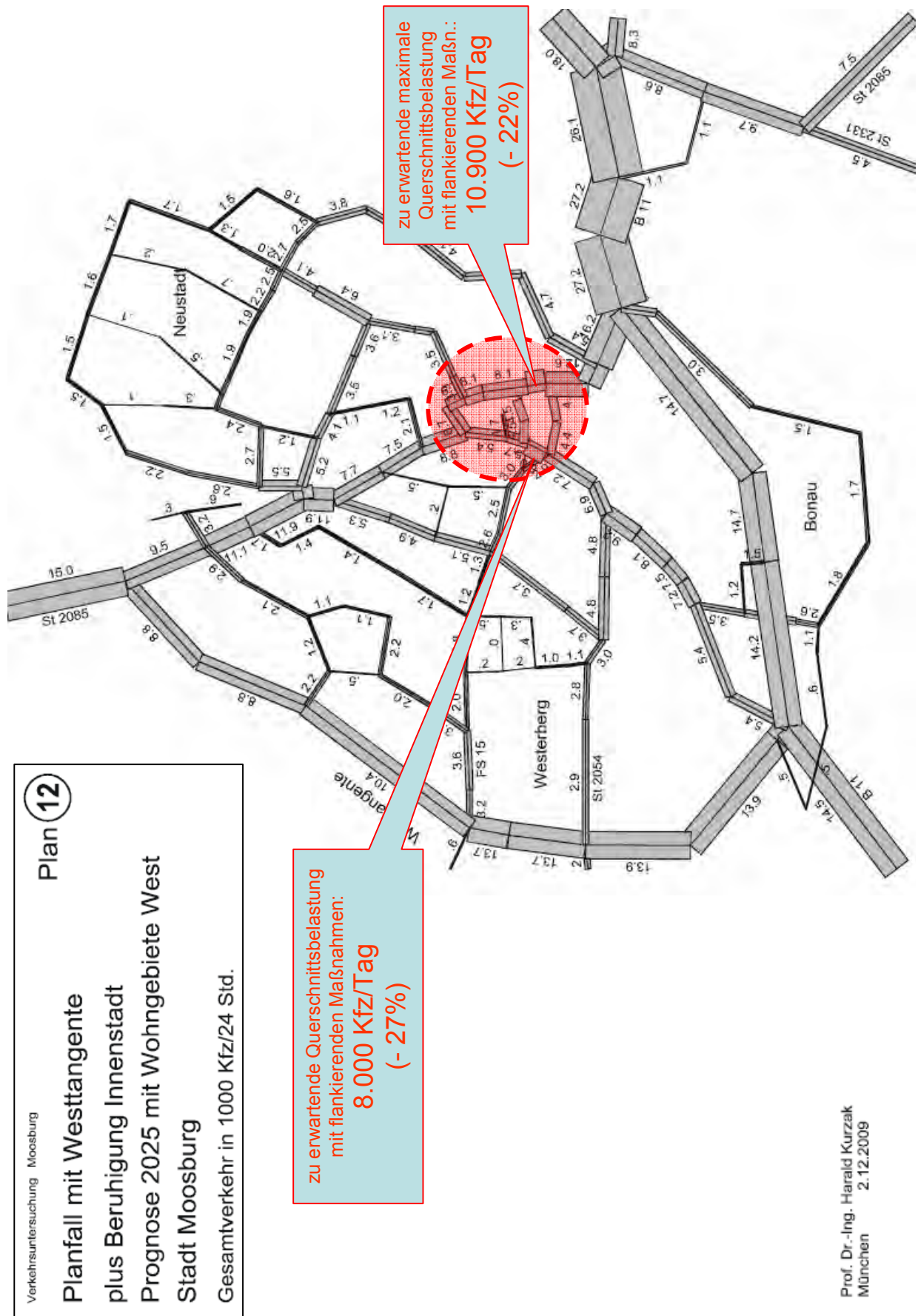
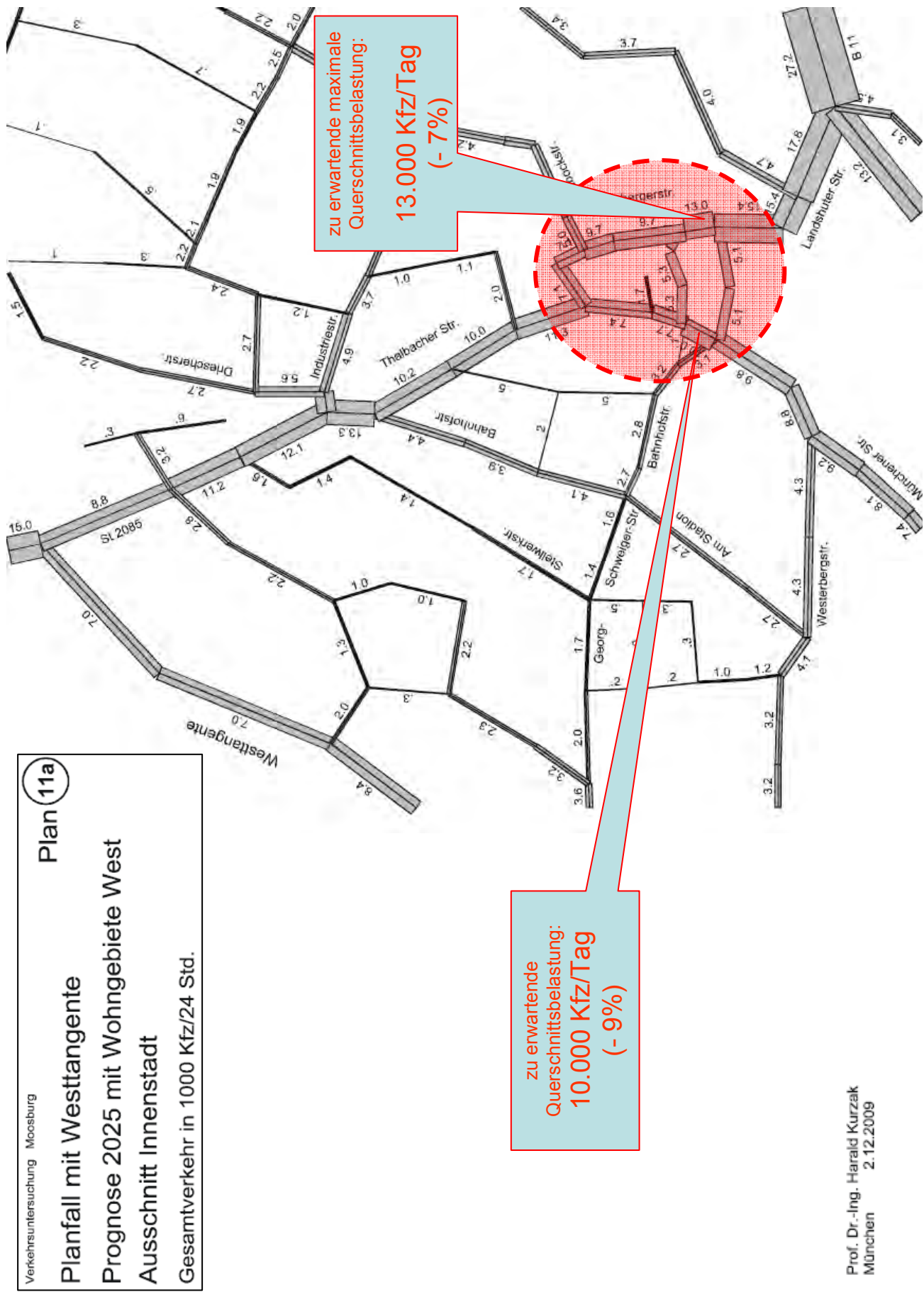


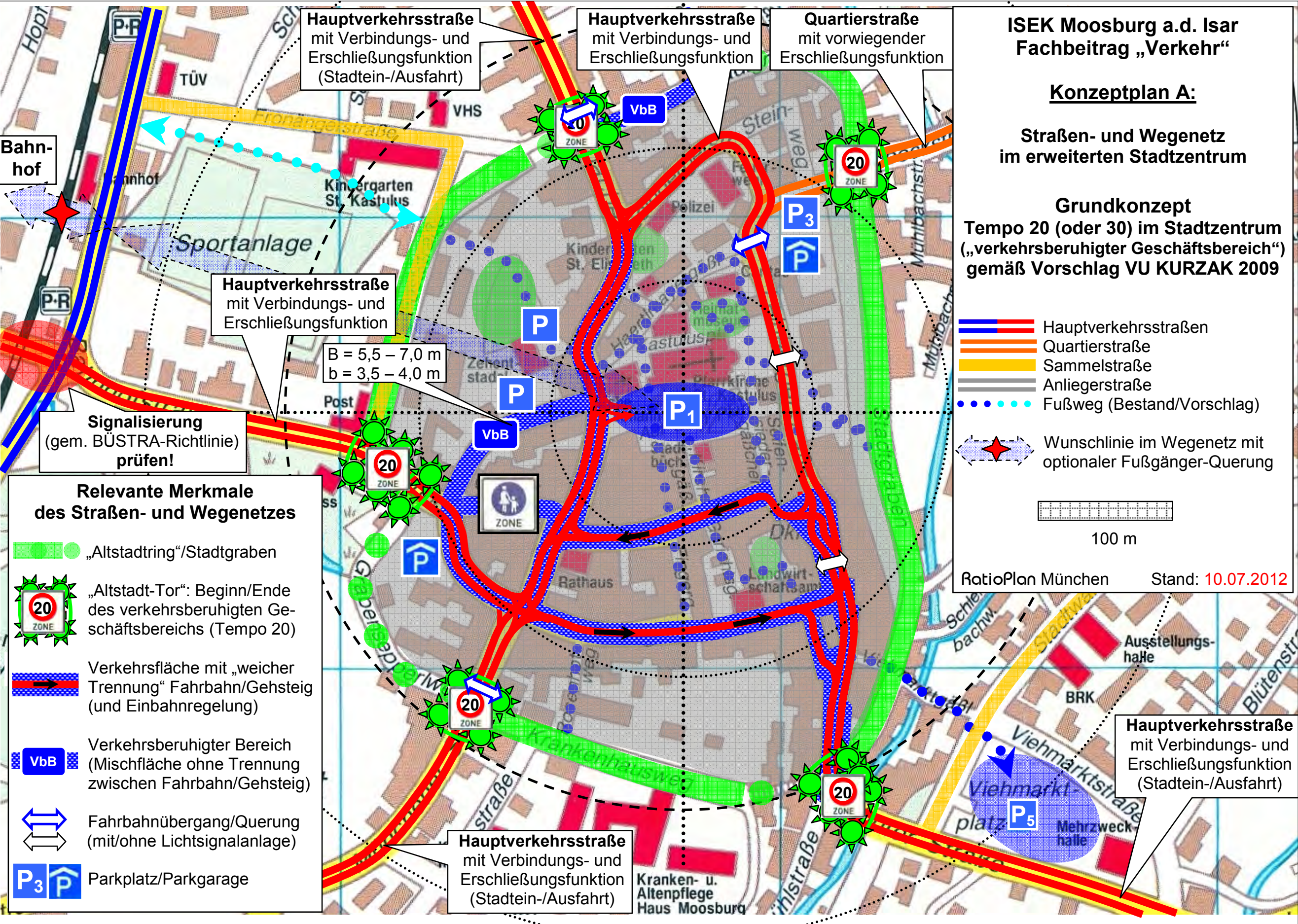
zu erwartende Querschnittsbelastung
ohne flankierende Maßnahmen:
9.500 Kfz/Tag
(- 14%)

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

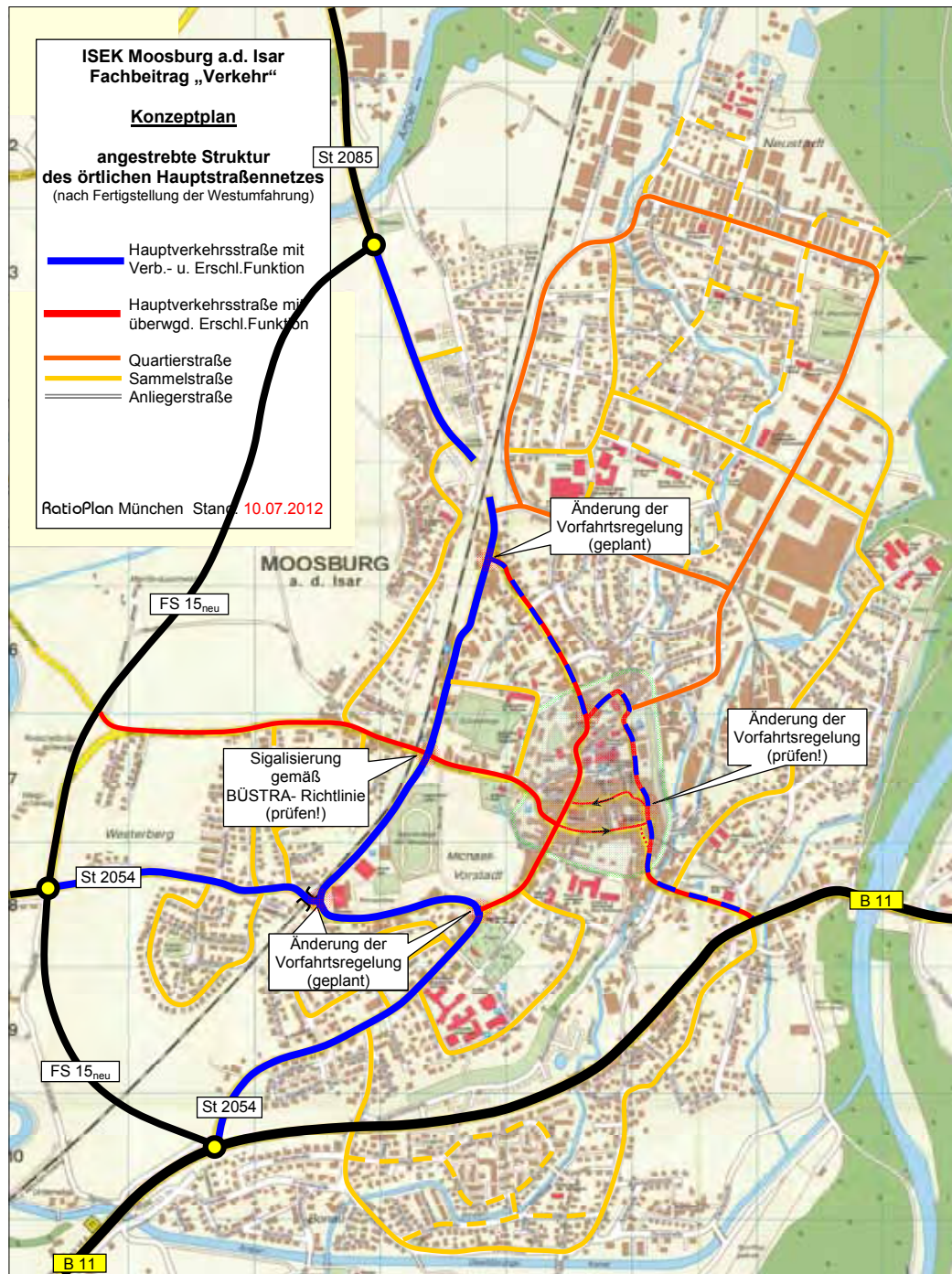




70 Abbildung
Grundkonzept A
Westumfahrung und
Tempo 20 im Stadt-
zentrum (KURZAK
2009)

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							
				[Plan-Nr.]	[Kfz/Tag]			[dB(A)]	[Note]	[Note]	[Note]					
Erhebungsergebnisse, Planfälle und zu erwartende Verkehrsbelastungen gemäß Verkehrsuntersuchung KURZAK 2009	0		Situation 2009 gemäß Verkehrserhebung	2	11.000 bzw. 14.000	100% 100%		min im Mittel max	63,4 69,4 76,9	 5,6 			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 bzw. 14.000	100% 100%		min im Mittel max	63,4 69,5 76,9	 5,6 						
	2	0	Prognose 2025	8/(8a)	12.700 bzw. 14.700	115% 105%	15% 5%	min im Mittel max	63,8 69,8 77,3	 5,8 	-0,2 	-0,2 			Zunahme der Lärmbelastung (negative Veränderung) infolge erwarteter Verkehrszunahme bis 2025	ohne Plan- darstellung
	3	1	Westumgehung ohne Wohngebiet West	10/10b	9.500 bzw. 12.600	86% 90%	-14% -10%	min im Mittel max	62,8 69,0 76,1	 5,4 	0,2 	0,4 				
	4	2	Westumgehung mit Wohngebiet West	11a/11b	10.000 bzw. 13.000	91% 93%	-9% -7%	min im Mittel max	63,1 69,4 76,3	 5,6 	0,1 	-0,2 	leichte Zunahme der Lärmbelastung (negative Veränderung) als Folge der Siedlungsentwicklung im Westen der Stadt			
	5	3	zusätzlich: Tempo 20 im Stadtzentrum (vb. Geschäftsbereich)	12/12b	8.000 bzw. 10.900	73% 78%	-27% -22%	min im Mittel max	60,1 66,6 69,8	 4,5 	1,1 	1,1 	deutliche Abnahme der Lärmbelastung (2,8 dB(A)) (positive Veränderung) durch Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs/Tempo 20) im Stadtzentrum	Konzeptplan A (gemäß Vorschlag KURZAK)		
	6	4	zusätzlich: alle Fahrbahnen in Asphaltbeton		8.000 bzw. 10.900	73% 78%	-27% -22%	min im Mittel max	60,1 65,7 69,8	 4,2 	1,4 	0,3 	Abnahme der Lärmbelastung (positive Veränderung) nach Ersatz des Pflasters durch Asphaltbeton			
	7	5.1	Tempo 20 im Stadtzentrum mit Einbahnregelung am Stadtplatz (Richtg. Norden)						min im Mittel							Konzeptplan B1
	Konzeptvarianten gemäß verkehrlichem Fachbeitrag zum ISEK 2012	8	5.2	Tempo 20 im Stadtzentrum mit gegenläufiger Einbahn- regelung am Stadtplatz					min im Mittel max						Konzeptplan B2	
		9	5.3	Tempo 20 im Stadtzentrum mit Einbahnregelung am Stadtplatz (Richtg. Süden)					min im Mittel max					im Vergleich zu Konzeptvariante A: höhere Aufenthaltsqualität für Fußgänger durch geringeren Flächenbedarf für den fließenden Kfz-Verkehr!	Konzeptplan B3	
10		5.4	Tempo 20 im Stadtzentrum mit Einbahnstraßen-Ring um das Stadtzentrum					min im Mittel max					Konzeptplan B4			
11		6.1	Tempo 20 im Stadtzentrum mit (zeitweise) autofreiem nördlichen Stadtplatz					min im Mittel max					Konzeptplan C1			
12		6.2	Tempo 20 im Zentrum Stadtplatz und Herrnstraße (zeitweise) autofrei!					min im Mittel max					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