

VERKEHRSGUTACHTEN
Bebauungsplan Nr. 54 „GE Prutting Nord und
West“
- Gemeinde Prutting -

Projekt Nr.: 29103.02

Datum: 04.05.2022

Ort: München

Version: Abgabe

IMPRESSUM

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

Hansastraße 40

80686 München

Deutschland

Postfach 20 15 42

80015 München

Tel.: +49 89 5799-0

Fax: +49 89 5799-910

info@obermeyer-group.com

www.obermeyer-group.com

FOTONACHWEIS

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co.KG

© 2022 OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

Verantwortlich Dipl.-Ing Helmuth Ammerl

Redaktion M.Sc. (TUM) L. Huber

Grafik M.Sc. (TUM) L. Huber

Stand 04.05.2022

**INHALTS
VERZEICHNIS**

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	4
TABELLENVERZEICHNIS	4
1. AUFGABENSTELLUNG	5
2. DATENGRUNDLAGEN	5
2.1 Planungsgrundlagen	5
2.2 Verkehrserhebungen	7
3. VERKEHRSABSCHÄTZUNG	10
3.1 Bebauungsplan Nr. 45 „Gewerbegiet Prutting Nord und West“	10
3.3 Bebauungsplan Nr. 9 „Äusserer Mesnerberg“	11
4. PROGNOSE 2040	12
4.1 Prognose-Nullfall 2040	12
4.2 Prognose-Planfall 2040	13
5. LÄRMKENNWERTE NACH RLS-19	15
6. ZUSAMMENFASSUNG	17

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Ausschnitt aus dem Bebauungsplan Nr. 54 „Gewerbegebiet Prutting Nord und West“ [Stand: 15.10.2021]	6
Abbildung 2: Bebauungsplan Nr. 9 „Äußerer Mesnerberg“ (1. Änderung) [Architekturbüro Josef Sommerer, Stand: 11.11.2014]	6
Abbildung 3: Erhebungsumgriff [Quelle Hintergrund: Google Earth Pro]	7
Abbildung 4: Erhebungsergebnisse – K1, K2, K3 und K4 – Dienstag, 08.03.2022	8
Abbildung 5: Erhebungsergebnisse – K1 – Samstag, 12.03.2022 und Sonntag, 13.03.2022	8
Abbildung 6: Erhebungsergebnisse – K3 – Mittwoch, 09.03.2022 und Donnerstag, 10.03.2022	9
Abbildung 7: Erhebungsergebnisse – K3 – Freitag, 11.03.2022 und Samstag, 12.03.2022	9
Abbildung 8: Erhebungsergebnisse – K1 – Sonntag, 13.03.2022 und Montag, 14.03.2022	9
Abbildung 9: Prognose-Nullfall 2040 – K1, K2, K3 und K4 – maßgebender Werktag	13
Abbildung 10: Prognose-Planfall 2040 – K1, K2, K3 und K4 – maßgebender Werktag	14
Abbildung 11: Maßgebende Querschnitte für die schalltechnische Untersuchung – Analyse 2022 und Prognose-Nullfall 2040 [Hintergrund: Google Earth Pro]	15
Abbildung 12: Maßgebende Querschnitte für die schalltechnische Untersuchung – Prognose-Planfall 2040 [Hintergrund: Google Earth Pro]	16

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Analyse 2022 – Mittlere stündliche Verkehrsstärke Tag / Nacht und mittlerer Schwerverkehrs- sowie Motorradanteil an M Tag / Nacht je Querschnitt	15
Tabelle 2: Prognose-Nullfall 2040 – Mittlere stündliche Verkehrsstärke Tag / Nacht und mittlerer Schwerverkehrs- sowie Motorradanteil an M Tag / Nacht je Querschnitt	16
Tabelle 3: Prognose-Planfall 2040 – Mittlere stündliche Verkehrsstärke Tag / Nacht und mittlerer Schwerverkehrs- sowie Motorradanteil an M Tag / Nacht je Querschnitt	16

1. AUFGABENSTELLUNG

Im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 54 „Gewerbegebiet Prutting Nord und West“ soll das bestehende Gewerbegebiet an der St 2360 um ca. 6,36 ha erweitert werden. Schwerpunkt des Verkehrsgutachtens liegt auf der Aufbereitung der Verkehrsbelastungen gemäß RLS-19 als Grundlage für das schalltechnische Gutachten.

2. DATENGRUNDLAGEN

2.1 PLANUNGSGRUNDLAGEN

Als Planungsgrundlage liegt der Bebauungsplan Nr. 54 „Gewerbegebiet Prutting Nord und West“ [Stand: 15.10.2021] vor. Nachstehende Abbildung zeigt einen Ausschnitt des Bebauungsplanes Nr. 54 „Gewerbegebiet Prutting Nord und West“.

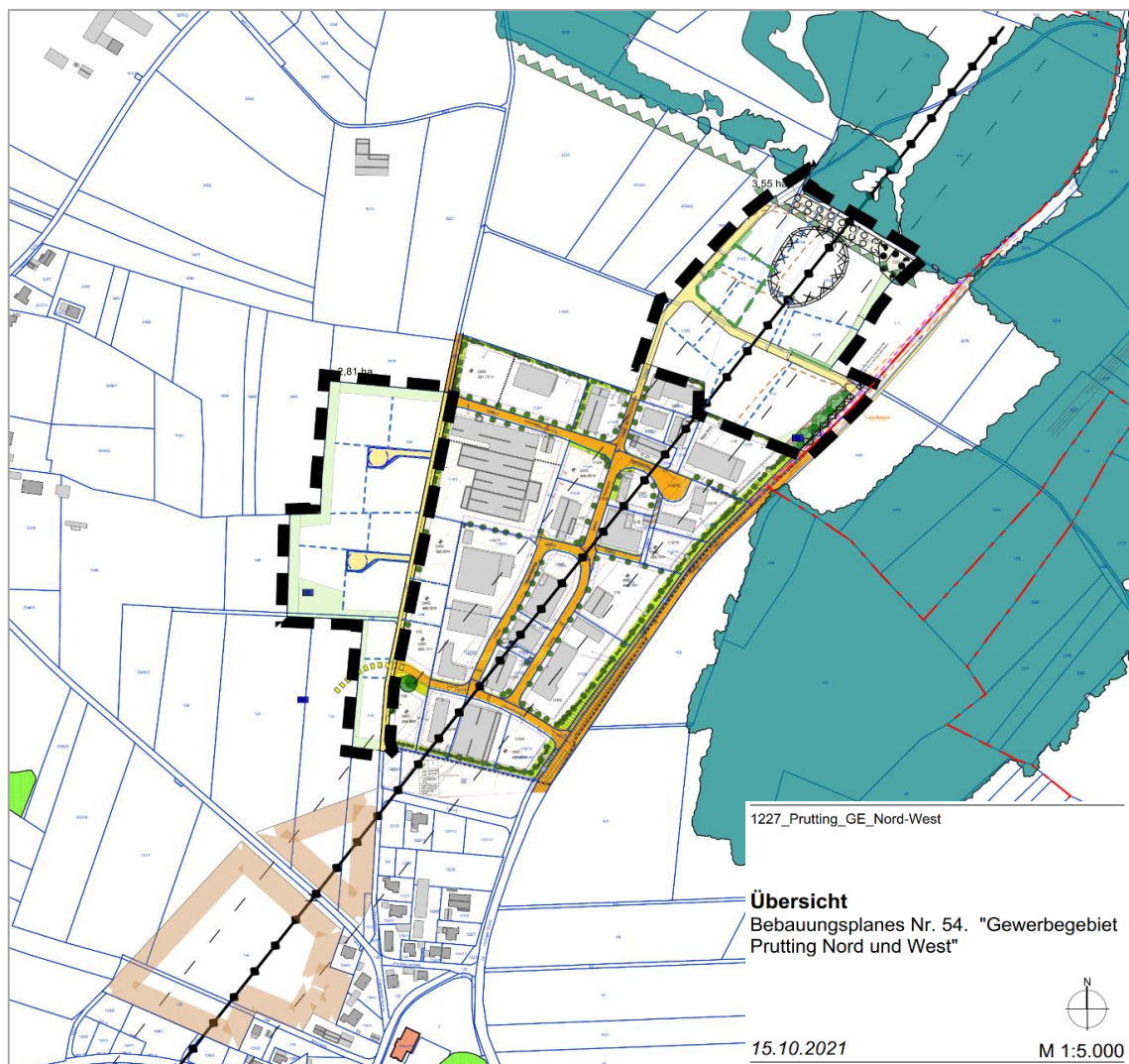


Abbildung 1: Ausschnitt aus dem Bebauungsplan Nr. 54 „Gewerbegebiet Prutting Nord und West“ [Stand: 15.10.2021]

Der Bebauungsplan Nr. 54 „Gewerbegebiet Prutting Nord und West“ sieht die Erweiterung des bestehenden Gewerbegebietes an der St 2360 um ca. 6,36 ha vor. Die Erschließung soll künftig über eine zweite Zufahrt an der St 2360 (nördlich der bestehenden Zufahrt in den Gewerbering (K3)) sowie den aktuell bestehenden Feldweg (Ausbau geplant) in der Verlängerung von Am Mesnerberg (K1) erfolgen. Im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 54 „Gewerbegebiet Prutting Nord und West“ fällt auch die Zufahrt zum Kieswerk (K4) weg. Fahrten zum Kieswerk sollen künftig über die Zufahrten des Gewerbegebietes erfolgen.

Des Weiteren liegt der Bebauungsplan Nr. 9 „Äußerer Mesnerberg“ (1. Änderung) [Architekturbüro Josef Sommerer, Stand: 11.11.2014] vor, der im Rahmen dieses Gutachtens für die Aufbereitung der Lärmkennwerte für die schalltechnische Untersuchung aufgrund der nahen Lage zum Gewerbegebiet (vgl. Abbildung 2) mit berücksichtigt wird.



Abbildung 2: Bebauungsplan Nr. 9 „Äußerer Mesnerberg“ (1. Änderung) [Architekturbüro Josef Sommerer, Stand: 11.11.2014]

Der Bebauungsplan Nr. 9 „Äußerer Mesnerberg“ (1. Änderung) sieht aufgrund seiner Nähe zum Wohngebiet ein Mischgebiet vor. Auch Wohnen ist innerhalb des Mischgebietes gemäß der Definition zugelassen. So ist z.B. das Flurstück 122 / 14 bereits im Bestand bebaut. Die restlichen Grundstücke sind bisher unbebaut. Die Erschließungen der einzelnen Grundstücke sind in Abbildung 2 als weiß-orange schraffierte bzw. orange Flächen gekennzeichnet. Die unbebauten Flurstücke entsprechen einer Fläche von ca. 6.844 m².

2.2 VERKEHRSERHEBUNGEN

Zur Schaffung einer fundierten Datengrundlage wurden Verkehrszählungen an folgenden Knotenpunkten durchgeführt:

- K1 – Am Mesnerberg / Vogtareuther Straße
- K2 – St2360 / Am Mesnerberg
- K3 – St2360 / Gewerbering
- K4 – St2360 / Zufahrt Kieswerk

Die Verkehrserhebungen erfolgten mittels Videokamera über 1, 3 bzw. 7 Tage:

- K1: Dienstag, 08.03.2022 / Samstag, 12.03.2022 / Sonntag, 13.03.2022
- K3: Dienstag, 08.03.2022 bis Montag, 14.03.2022
- K2, K4: Dienstag, 08.03.2022

Folgende Abbildung zeigt den Erhebungsumgriff.



Abbildung 3: Erhebungsumgriff [Quelle Hintergrund: Google Earth Pro]

Die Auswertung an allen 4 Knotenpunkten erfolgte jeweils knotenstromscharf am Dienstag, den 08.03.2022 über 24 Stunden. Für die Aufbereitung der Verkehrsbelastungen für die schalltechnische Untersuchung wurde zusätzlich der Knotenpunkt K1 am Samstag, den 12.03.2022 und Sonntag, den 13.03.2022 über 24 Stunden ausgewertet. Der Knotenpunkt K3 wurde insgesamt über 7 Tage von Dienstag, den 08.03.2022 bis Montag, den 14.03.2022 über jeweils 24 Stunden ausgewertet. Bei allen Auswertungen wurden jeweils 6 Fahrzeugklassen (Krad, Pkw, Lkw, Lkw mit Anhänger / Sattelzug, Bus) differenziert.

Nachstehende Abbildungen zeigen die Ergebnisse der Knotenpunktzählung in der ausgewerteten Zählzeit.

Analyse 2022
Dienstag, 08.03.2022
Zählzeit: 24 Stunden

Legende:
Kfz (SV > 3,5t) / 24h

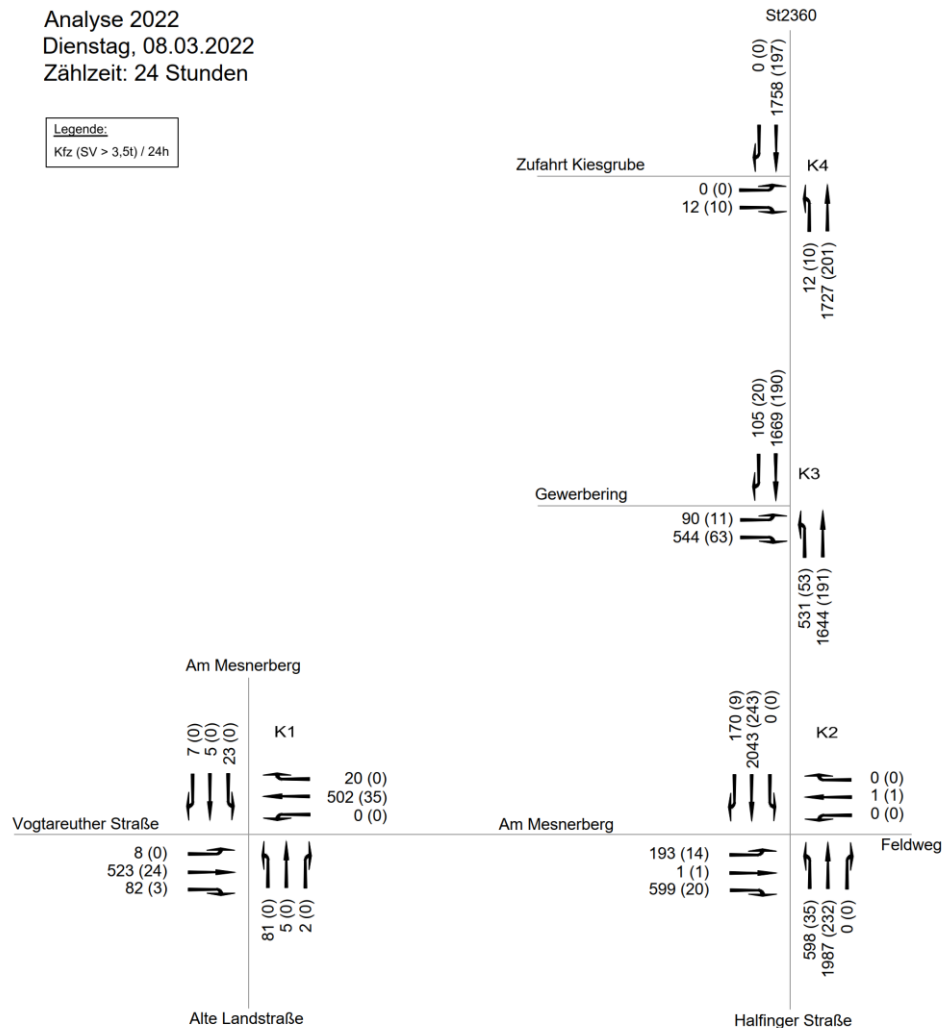
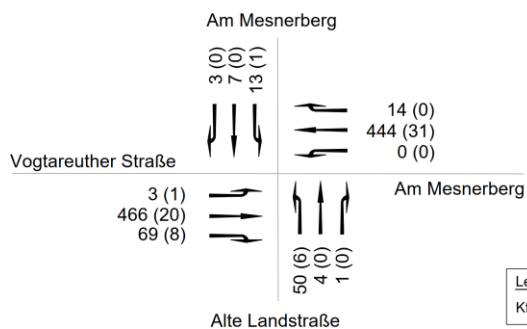


Abbildung 4: Erhebungsergebnisse – K1, K2, K3 und K4 – Dienstag, 08.03.2022

Analyse 2022
K1 - Am Mesnerberg / Vogtareuther Straße
Samstag, 12.03.2022
Zählzeit: 24 Stunden



Analyse 2022
K1 - Am Mesnerberg / Vogtareuther Straße
Sonntag, 13.03.2022
Zählzeit: 24 Stunden

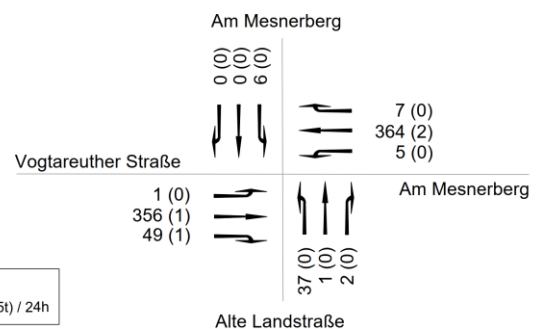
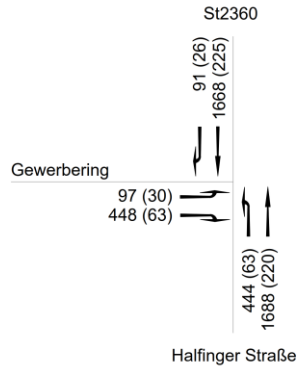


Abbildung 5: Erhebungsergebnisse – K1 – Samstag, 12.03.2022 und Sonntag, 13.03.2022

Analyse 2022
K3 - St2360 / Gewerbering
Mittwoch, 09.03.2022
Zählzeit: 24 Stunden



Legende:
Kfz (SV > 3,5t) / 24h

Analyse 2022
K3 - St2360 / Gewerbering
Donnerstag, 10.03.2022
Zählzeit: 24 Stunden

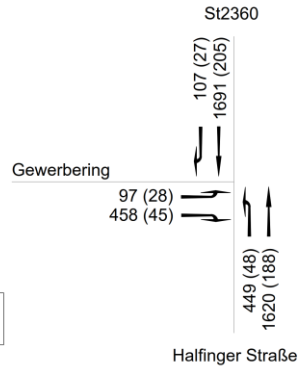
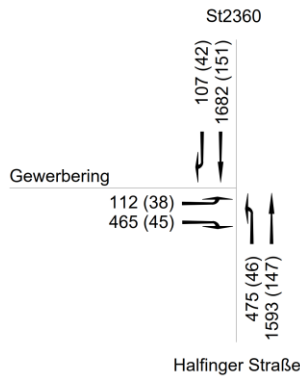


Abbildung 6: Erhebungsergebnisse – K3 – Mittwoch, 09.03.2022 und Donnerstag, 10.03.2022

Analyse 2022
K3 - St2360 / Gewerbering
Freitag, 11.03.2022
Zählzeit: 24 Stunden



Legende:
Kfz (SV > 3,5t) / 24h

Analyse 2022
K3 - St2360 / Gewerbering
Samstag, 12.03.2022
Zählzeit: 24 Stunden

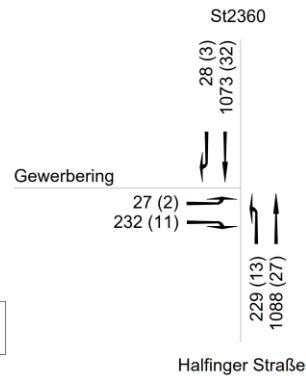


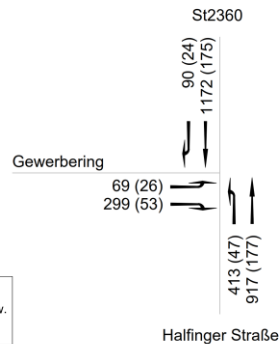
Abbildung 7: Erhebungsergebnisse – K3 – Freitag, 11.03.2022 und Samstag, 12.03.2022

Analyse 2022
K3 - St2360 / Gewerbering
Sonntag, 13.03.2022
Zählzeit: 24 Stunden



Legende:
Kfz (SV > 3,5t) / 24h bzw.
Kfz (SV > 3,5t) / 16h

Analyse 2022
K3 - St2360 / Gewerbering
Montag, 14.03.2022
Zählzeit: 16 Stunden*



* Kameraaufnahme ist am Montag gegen 16 Uhr abgebrochen.

Abbildung 8: Erhebungsergebnisse – K1 – Sonntag, 13.03.2022 und Montag, 14.03.2022

3. VERKEHRSABSCHÄTZUNG

Das spezifische Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen wird in Anwendung der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ [FGSV, 2006] und des Hefts 42 „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Abschätzung der Verkehrserzeugung“ [Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, 2000] ermittelt. Die Verkehrsabschätzung erfolgt getrennt für die beiden Bebauungspläne Nr. 9 „Äußerer Mesnerberg“ und Nr. 54 „Gewerbegebiet Prutting Nord und West“.

3.1 BEBAUUNGSPLAN NR. 45 „GEWERBEGIET PRUTTING NORD UND WEST“

Als Grundlage für die Verkehrsabschätzung dient der der Bebauungsplan Nr. 54 „Gewerbegebiet Prutting Nord und West“ [Stand: 15.10.2021]. Folgende Kennwerte werden für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens der einzelnen Nutzungen angesetzt.

Allgemeines Gewerbegebiet (ca. 6,36 ha)

Beschäftigtenverkehr:

- ca. 80 Beschäftigter / ha
- ca. 2,5 Wege / Beschäftigtem
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 90 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1
- Anwesenheitsgrad: 0,90

Kundenverkehr:

- ca. 0,25 Kundenwege / Beschäftigtem
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 90 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1

Güterverkehr:

- ca. 0,2 Lkw-Fahrten / Beschäftigtem

Für die geplanten Gewerbegebiet des Bebauungsplanes Nr. 54 wird ein spezifisches Neuverkehrsaufkommen von ca. 1.140 Kfz-Fahrten / 24 Stunden und knapp 102 Schwerverkehrsfahrten / 24 Stunden ermittelt.

Das abgeschätzte Neuverkehrsaufkommen für die beiden neuen Gewerbegebiete Nord und West wurde mittels einer Plausibilitätsprüfung mit den Ergebnissen der Knotenpunktzählung am Knotenpunkt K3 – St 2360 / Gewerbering geprüft.

Der Neuverkehr wird den aktuellen Verkehrserhebungen entsprechend auf das bestehende Straßennetz (entsprechend den Grundstückszufahrten) verteilt.

- Ri. Westen (Vogtareuther Straße): 10 %
- Ri. Süden (St2360): 75 %
- Ri. Norden (St2360): 15 %

3.3 BEBAUUNGSPLAN NR. 9 „ÄUSSERER MESNERBERG“

Die Verkehrsabschätzung für die unbebauten Flurstücke des Bebauungsplanes Nr. 9 „Äußerer Mesnerberg“ erfolgt mit der Annahme einer Nutzung der Flurstücke als Mischgebiete. Folgende Kennwerte werden für die Abschätzung angesetzt.

Mischgebiet (ca. 6.844 m² freie Grundstücksflächen)

Einwohner- / Beschäftigtenverkehr:

- ca. 70 Einwohner bzw. Beschäftigte / ha
- ca. 3,0 Wege / Einwohner bzw. Beschäftigtem
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 90 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1
- Anwesenheitsgrad: 0,90

Besucher- / Kundenverkehr:

- ca. 0,15 Besucher bzw. Kunden / Einwohner bzw. Beschäftigtem
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 90 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1

Güterverkehr:

- ca. 0,1 Lkw-Fahrten / Einwohner bzw. Beschäftigtem

Insgesamt ergibt sich für die unbebauten Flurstücke des Bebauungsplanes Nr. 9 „Äußerer Mesnerberg“ ein Gesamtverkehrsaufkommen von ca. 120 Kfz-Fahrten / 24 Stunden. Davon sind in etwa ca. 5 Schwerverkehrsfahrten / 24 Stunden zu erwarten.

Der Neuverkehr wird den aktuellen Verkehrserhebungen entsprechend auf das bestehende Straßennetz (entsprechend den Grundstückszufahrten) verteilt:

- Ri. Westen (Vogtareuther Straße): 20 %
- Ri. Gemeindezentrum (Alte Landstraße): 10 %
- Ri. Süden (St2360): 50 %
- Ri. Norden (St2360): 20 %

4. PROGNOSE 2040

Als Prognosehorizont wird das Jahr 2040 angesetzt. Die Hochrechnung des allgemeinen Kfz-Verkehres erfolgt anhand folgender statistischer Datenquellen:

- Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2040 [Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Stand: Januar 2022]
- Landesverkehrsmodell Bayern – Prognose 2035

Die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2040 zeigt für den Landkreis Rosenheim eine Bevölkerungszunahme im betrachteten Zeitraum 2022 → 2040 von ca. 4 %.

Das Landesverkehrsmodell Bayern zeigt für den Zeitraum 2015 → 2035 eine jährliche Zunahme von 0,46 % / Jahr für den allgemeinen Kfz-Verkehr und für den Schwerverkehr eine jährliche Zunahme von 0,15 % / Jahr. Übertragen auf den Prognosehorizont 2022 → 2040 ermittelt sich eine Verkehrszunahme von ca. 8,3 % (allgemeiner Kfz-Verkehr) bzw. 2,7 % (Schwerverkehr).

Basierend auf den statistischen Datenquellen wird auf der sicheren Seite liegend ein Prognosefaktor von ca. **8 %** für den allgemeinen Kfz-Verkehr angesetzt. Der Schwerverkehr wird separat mit einem Faktor von ca. **3 %** hochgerechnet.

4.1 PROGNOSE-NULLFALL 2040

Der Prognose-Nullfall 2040 beschreibt die Bestandssituation im Prognosejahr 2040 ohne Berücksichtigung der künftigen Gewerbegebietserweiterungen. Dafür werden die Verkehrsbelastungen aus der Verkehrserhebung 2022 herangezogen und mit den gewählten Prognosefaktoren auf das Prognosejahr 2040 hochgerechnet. Im Rahmen dieses Verkehrsgutachtens wird dem Prognose-Nullfall 2040 auch das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch den Bebauungsplan Nr. 9 „Äußerer Mesnerberg“ (1. Änderung) [Architekturbüro Josef Sommerer, Stand: 11.11.2014] (vgl. Abbildung 2) zu Grunde gelegt. Das spezifische Verkehrsaufkommen wurde in Kapitel 3.2 abgeschätzt und entsprechend der gewählten Verteilung auf das betrachtete Straßennetz verteilt.

Folgende Abbildung zeigt die Verkehrsbelastungen / 24 Stunden im Prognose-Nullfall 2040 am maßgebenden Werktag.

Prognose-Nullfall 2040
maßgebender Werktag
24 Stunden Belastungen

Legende:
Kfz (SV > 3,5t) / 24h

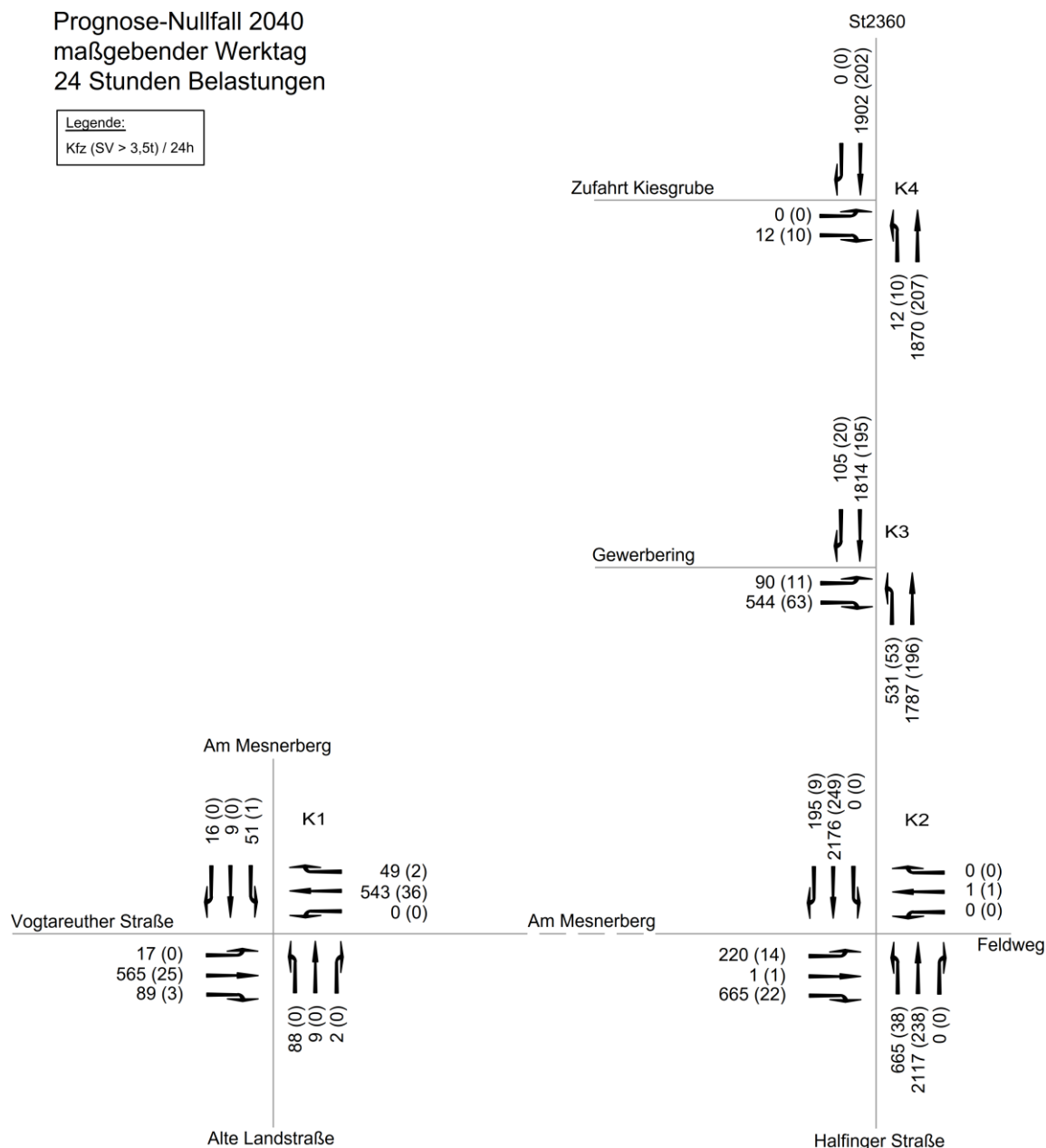


Abbildung 9: Prognose-Nullfall 2040 – K1, K2, K3 und K4 – maßgebender Werktag

4.2 PROGNOSE-PLANFALL 2040

Für die Ermittlung des Gesamtverkehrsaufkommens des Prognose-Planfalles 2040 (Prognose mit geplanter Nutzung), wird der Prognose-Nullfall 2040 herangezogen und mit dem zu erwartenden Kfz-Verkehr durch die Erweiterung des Gewerbegebietes Prutting im Norden und im Westen überlagert. Aufgrund der neu entstehenden Zufahrten durch die Gewerbegebietserweiterung muss in einem ersten Schritt der bestehende Verkehr auf die neuen Zufahrten Am Mesnerberg und nördlich der bestehenden Zufahrt an der St 2360 umgelegt werden.

Für die Umlegung des bestehenden Gewerbegebietsverkehrs auf die zur Verfügung stehenden Zufahrten wurden folgende Ansätze gewählt:

- Nutzung der neuen Zufahrt Am Mesnerberg für Fahrten in / aus Richtung Westen (Vogtareuther Straße) → ca. 10 % des gesamten, bestehenden Gewerbegebietsverkehrs
- Nutzung der neuen nördlichen Zufahrt an der St 2360 für
 - ca. 65 % der Fahrten in / aus Richtung Norden
 - ca. 35 % der Fahrten in / aus Richtung Süden
- Nutzung der neuen nördlichen Zufahrt an der St 2360 für
 - ca. 35 % der Fahrten in / aus Richtung Norden
 - ca. 65 % der Fahrten in / aus Richtung Süden

Anschließend wird der Neuverkehr durch die Erweiterung des Gewerbegebiets gemäß der gewählten Verteilung auf die entsprechenden Straßenzüge verteilt. Nachstehende Abbildungen zeigen die Verkehrsbelastungen im Prognose-Planfall 2040 unter Berücksichtigung der neu entstehenden Gewerbegebietszufahrten.

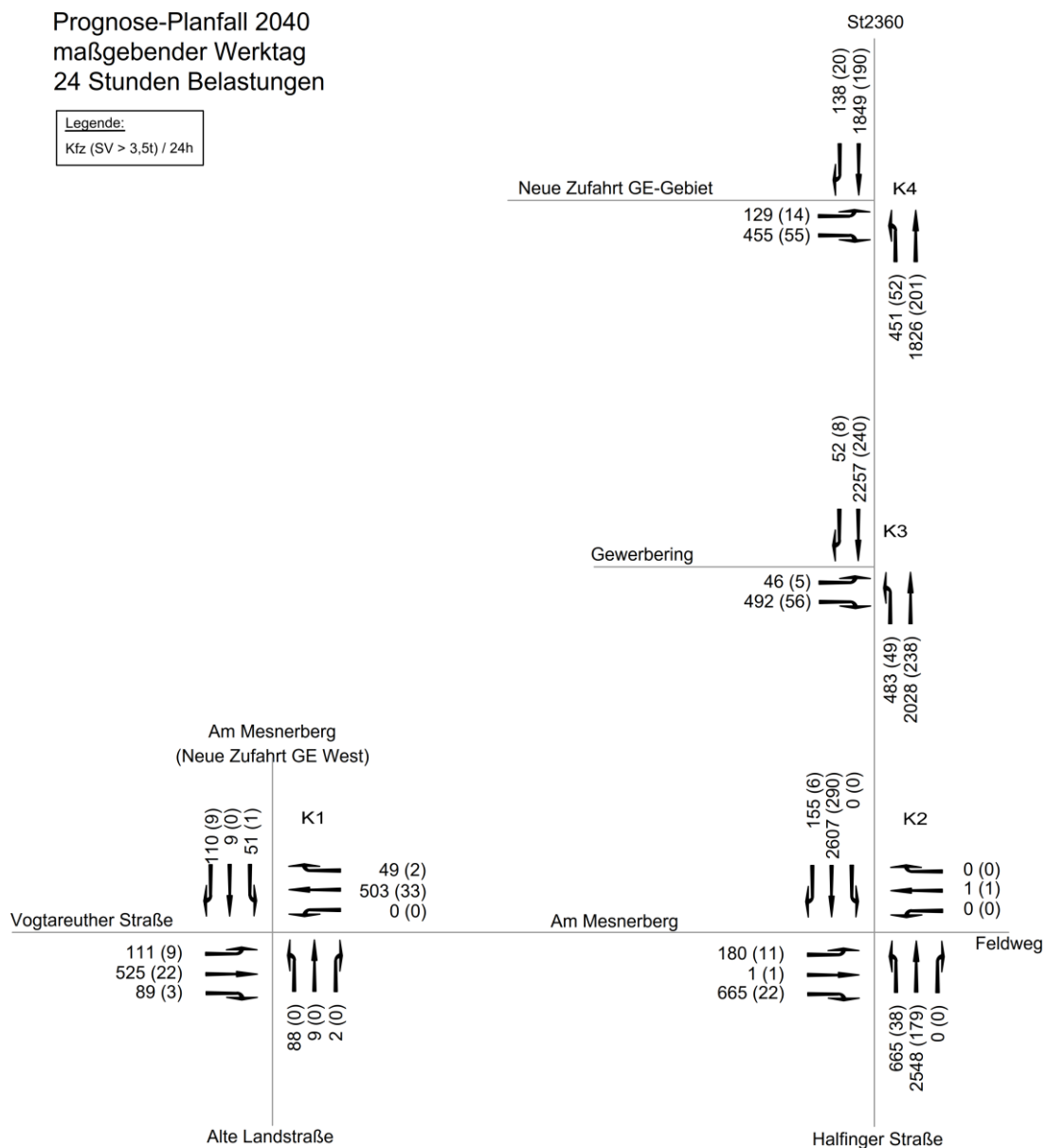


Abbildung 10: Prognose-Planfall 2040 – K1, K2, K3 und K4 – maßgebender Werktag

5. LÄRMKENNWERTE NACH RLS-19

Für die schalltechnische Untersuchung werden die grundlegenden DTV-Belastungen (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Montag – Sonntag, außer Urlaubszeit) des Jahres 2022 [Fahrzeuge / 24 h]) an den maßgebenden Querschnitten ermittelt. Es werden die 24 Stunden-, Tag- (6.00 – 22.00 Uhr) und Nacht-Werte (22.00 – 6.00 Uhr) bestimmt. Die Werte werden dabei getrennt nach Kfz- und Schwerverkehr ($\geq 3,5$ t) sowie Motorräder gemäß RLS-19 berechnet.

Folgende Abbildung zeigt die betrachteten Querschnitte im umliegenden Straßennetz in der Analyse 2022 und im Prognose-Nullfall 2040.



Abbildung 11: Maßgebende Querschnitte für die schalltechnische Untersuchung – Analyse 2022 und Prognose-Nullfall 2040 [Hintergrund: Google Earth Pro]

Für die betrachteten Querschnitte ergeben sich in der Analyse 2022 und im Prognose-Nullfall 2040 in folgender Tabelle dargestellte mittlere stündliche Verkehrsstärken im Zeitbereich Tag (Mt) bzw. Nacht (Mn), mittlere Schwerverkehrs- sowie Motorradanteile an M im Zeitbereich Tag (p_{1t} / p_{2t} / MR_t / MR_n) bzw. Nacht (p_{1n} / p_{2n} / MR_t / MR_n) gemäß RLS-19.

Querschnitte		Analyse 2022								
		Kfz/24h	Mt [Kfz/h]	Mn [Kfz/h]	p1t [%]	p1n [%]	p2t [%]	p2n [%]	MRt [%]	MRn [%]
Querschnitt 1	St 2360 (nördlich K4)	3100	180	20	8,9	4,1	1,8	2,3	0,7	0,0
Querschnitt 2	St 2360 (zw. K3 und K4)	3100	180	20	7,7	2,9	3,1	2,4	0,7	0,0
Querschnitt 3	St 2360 (zw. K3 und K2)	3700	220	25	7,3	3,0	2,8	2,5	0,7	0,0
Querschnitt 4	St 2360 (südlich K2)	4400	260	30	7,9	3,1	1,6	0,9	0,5	0,0
Querschnitt 5	Am Mesnerberg (bei K2)	1500	90	5	4,1	0,0	0,7	0,0	0,6	0,0
Querschnitt 6	Am Mesnerberg (bei K1)	1000	60	5	4,5	0,0	0,7	0,0	0,8	0,0
Querschnitt 7	Vogtareuther Straße	1100	65	5	4,3	0,0	0,7	0,0	1,0	0,0
Querschnitt 8	Am Mesnerberg (nördlich K1)	100	5	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Querschnitt 9	Gewerbering	900	55	5	9,1	2,5	4,2	5,0	0,6	0,0
Querschnitt 10	Zufahrt Kieswerk	20	0	0	64,7	0,0	29,4	0,0	0,0	0,0

Tabelle 1: Analyse 2022 – Mittlere stündliche Verkehrsstärke Tag / Nacht und mittlerer Schwerverkehrs- sowie Motorradanteil an M Tag / Nacht je Querschnitt

Querschnitte		Prognose-Nullfall 2040								
		Kfz/24h	Mt [Kfz/h]	Mn [Kfz/h]	p _{1t} [%]	p _{1n} [%]	p _{2t} [%]	p _{2n} [%]	MR _t [%]	MR _n [%]
Querschnitt 1	St 2360 (nördlich K4)	3300	195	25	8,9	4,3	1,8	2,2	0,7	0,0
Querschnitt 2	St 2360 (zw. K3 und K4)	3300	195	25	7,6	2,7	3,1	2,2	0,7	0,0
Querschnitt 3	St 2360 (zw. K3 und K2)	3900	235	25	7,2	2,8	2,8	2,3	0,7	0,0
Querschnitt 4	St 2360 (südlich K2)	4800	280	30	7,8	2,9	1,5	0,8	0,5	0,0
Querschnitt 5	Am Mesnerberg (bei K2)	1600	100	5	4,1	0,0	0,7	0,0	0,6	0,0
Querschnitt 6	Am Mesnerberg (bei K1)	1100	70	5	4,4	0,0	0,6	0,0	0,8	0,0
Querschnitt 7	Vogtareuther Straße	1200	75	5	4,2	0,0	0,7	0,0	1,0	0,0
Querschnitt 8	Am Mesnerberg (nördlich K1)	100	10	0	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Querschnitt 9	Gewerbering	900	55	5	9,1	2,5	4,2	5,0	0,6	0,0
Querschnitt 10	Zufahrt Kieswerk	20	0	0	66,7	0,0	27,8	0,0	0,0	0,0

Tabelle 2: Prognose-Nullfall 2040 – Mittlere stündliche Verkehrsstärke Tag / Nacht und mittlerer Schwerverkehrs- sowie Motorradanteil an M Tag / Nacht je Querschnitt

Im Zuge der Erweiterung des Gewerbegebietes im Norden und im Westen verändern sich die zu betrachtenden Zufahrten. Nachstehende Abbildung zeigt die maßgebenden Querschnitte im Prognose-Planfall 2040.



Abbildung 12: Maßgebende Querschnitte für die schalltechnische Untersuchung – Prognose-Planfall 2040 [Hintergrund: Google Earth Pro]

Querschnitte		Prognose-Planfall 2040								
		Kfz/24h	Mt [Kfz/h]	Mn [Kfz/h]	p1t [%]	p1n [%]	p2t [%]	p2n [%]	MRt [%]	MRn [%]
Querschnitt 1	St 2360 (nördlich K4)	3600	215	25	8,9	4,6	2,1	2,0	0,7	0,0
Querschnitt 2	St 2360 (zw. K3 und K4)	4000	235	25	7,4	3,2	3,1	2,3	0,6	0,0
Querschnitt 3	St 2360 (zw. K3 und K2)	4300	255	30	7,0	2,5	2,7	2,1	0,7	0,0
Querschnitt 4	St 2360 (südlich K2)	5400	320	35	7,4	2,9	1,6	0,7	0,5	0,0
Querschnitt 5	Am Mesnerberg (bei K2)	1600	95	5	4,0	0,0	0,7	0,0	0,6	0,0
Querschnitt 6	Am Mesnerberg (bei K1)	1100	65	5	4,3	0,0	0,7	0,0	0,9	0,0
Querschnitt 7	Vogtareuther Straße	1300	80	5	4,5	0,0	0,9	0,0	1,0	0,0
Querschnitt 8	Am Mesnerberg (nördlich K1)	300	15	0	4,1	0,0	1,9	0,0	0,8	0,0
Querschnitt 9	Gewerbering	1300	75	5	8,7	1,8	4,0	5,3	0,4	0,0
Querschnitt 10	Neue Zufahrt GE Nord	900	50	5	9,7	4,4	4,3	0,0	0,2	0,0
Querschnitt 11	Neue Zufahrt GE West	100	10	0	8,6	0,0	3,9	0,0	0,2	0,0

Tabelle 3: Prognose-Planfall 2040 – Mittlere stündliche Verkehrsstärke Tag / Nacht und mittlerer Schwerverkehrs- sowie Motorradanteil an M Tag / Nacht je Querschnitt

6. ZUSAMMENFASSUNG

Im Rahmen dieses Verkehrsgutachtens wurde das spezifische Verkehrsaufkommen durch den Bebauungsplan Nr. 54 „Gewerbegebiet Prutting Nord und West“ von knapp ca. 1.140 Kfz-Fahrten / 24 Stunden und knapp 102 Schwerverkehrsfahrten / 24 Stunden ermittelt.

Um die Verkehrsbelastungen im Prognosehorizont 2040 darzustellen, wurde zusätzlich das Verkehrsaufkommen des Bebauungsplanes Nr. 9 „Äußerer Mesnerberg“ mit ca. 120 Kfz-Fahrten / 24 Stunden und in etwa 5 Schwerverkehrsfahrten / 24 Stunden bestimmt.

Abschließend wurde das Verkehrsaufkommen in der Analyse 2022, im Prognose-Nullfall 2040 und Prognose-Planfall 2040 für die schalltechnische Untersuchung gemäß der RLS-19 aufbereitet.

München, den 04.05.2022



i.V. Dipl.-Ing. H. Ammerl
Leiter Institut für
Verkehrsplanung/ Verkehrstechnik



i.A. M.Sc. (TUM) L. Huber
Projektingenieurin Institut für
Verkehrsplanung/ Verkehrstechnik